PPU DU TOD DES GARES AHUNTSIC ET CHABANEL

PLANIFICATION DÉTAILLÉE POUR LA PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Janvier 2021

Ahuntsic-Cartierville | AU + HUMA

Production par :

Ahuntsic-Cartierville Montréal

Avec la participation financière de :

Communauté métropolitaine de Montréal

Louis-Michel Fournier, urbaniste, L'Atelier Urbain
Directeur de projet, urbaniste

Julien Trépanier-Jobin, L'Atelier Urbain
Designer principal

Joëlle Ouellette, urbaniste, L'Atelier Urbain
Chargée de projet, conception et rédaction

Nicolas Le Berre, L'Atelier Urbain
Stagiaire en urbanisme

Aurèle Cardinal, HUMÀ Design + Architecture
Conseiller, urbaniste et architecte

Stéphanie Cardinal, HUMÀ Design + Architecture
Architecte

Sébastien Laverdière, HUMÀ Design + Architecture
Architecte

Lorelei L'Affeter, HUMÀ Design + Architecture
Directrice artistique

Note : Dans ce document, le genre masculin est utilisé de façon générique, dans le seul but de ne pas alourdir le texte.

CONTENU

INTRODUCTION 4

1.1 approche de planification 5
1.2 mise en contexte 6

VISION ET CONCEPT D'AMÉNAGEMENT 8

2.1 démarche participative. 9
2.2 problématique et enjeux. 10
2.3 vision de développement et d'aménagement 11
2.4 approche conceptuelle 13

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT 15

3.1 découpage de l'aire du PPU. 17
A. trame verte 18
B. mobilité 20
D. communauté 41
E. monumentalité et design 44

PLANIFICATION DÉTAILLÉE 45

4.1 secteur Gares Sud. 47
4.2 secteur Chabanel 51
4.3 stationnement 56

CATALOGUE DES AMÉNAGEMENTS 59

5.1 catalogue des aménagements 60

RÉGLEMENTATION ET MISE EN ŒUVRE 74

6.1 affectations détaillées du sol 75
6.2 ajustements réglementaires 76
6.3 conditions de mise en œuvre 77
6.4 moyens de mise en œuvre 2020-2040 78

conclusion. 84

LISTE DES PLANS ET FIGURES

figure 1 : sous-thèmes dominants guidant l'énoncé de vision 9
figure 2 : schéma conceptuel 13
figure 3 : quartier des gares 16
figure 4 : exemple de réaménagement des gares. 24
figure 5 : secteur des Gares Sud - perspective 2040 46
figure 6 : secteur des Gares Sud - perspective 2040 49
figure 7 : secteur Chabanel - perspective 2040 50
figure 8 : secteur Chabanel - perspective 2040 53

plan 1 : contexte de l'aire TOD 5
plan 2 : territoire de l'aire du PPU 6
plan 3 : découpage du territoire 17
plan 4 : interventions structurantes - Trame Verte 18
plan 5 : interventions structurantes - Mobilité, transport actif. 20
plan 6 : interventions structurantes - Mobilité, transport véhiculaire 22
plan 7 : corridors structurants 25
plan 8 : interconnexion entre les modes. 26
plan 9 : réseau de partage. 27
plan 10 : affectations détaillées 32
plan 11 : densités et compacité 33
plan 12 : équipements collectifs 42
plan 13 : espaces publics - Gares Sud 47
plan 14 : phasage du redéveloppement immobilier - Gares Sud 48
plan 15 : espaces publics - Chabanel 51
plan 16 : phasage du redéveloppement immobilier - Chabanel 52
plan 17 : distribution du stationnement potentiel 58

tableau 1 : nombre de logement - Les Gares Nord 34
tableau 2 : nombre de logement - Les Gares Sud 35
tableau 3 : nombre de logement - Marché Central 36
tableau 4 : nombre de logement - Acadie 37
tableau 5 : nombre de logement - Sauvé 38
tableau 6 : nombre de logement - Chabanel 39
tableau 7 : nombre de logement - Meilleur-Saint-Simon 40
tableau 8 : programation quantitative (des Gares sud - Chabanel - Sept secteurs) . . . 54
tableau 9 : retombées fiscales anticipées 55
tableau 10 : nombre de places de stationnement planifié - Gares Sud 58
tableau 11 : nombre de places de stationnement planifié - Chabanel 58
tableau 12 : usages compatibles aux affectations détaillées 75

1 INTRODUCTION

La planification stratégique de l'aire TOD des gares Ahuntsic et Chabanel est l'aboutissement d'un processus de réflexion et de planification visant la densification durable du secteur et l'amélioration autant de sa qualité que de son attractivité.

Ce document fait suite au diagnostic complet de l'aire TOD, ainsi que des activités d'idéation et de consultation publique effectuées en amont du présent exercice de conception. Le contenu complet de ces activités préalables se retrouve dans des documents annexes.

Le présent mandat consiste à réaliser le programme particulier d'urbanisme (PPU) de l'aire TOD des gares Ahuntsic et Chabanel, via une planification en mode collaboratif et participatif permettant de concilier dans un document une vision d'aménagement partagée du secteur et des actions cohérentes pour y parvenir.

1.1 APPROCHE DE PLANIFICATION

AIRES TOD

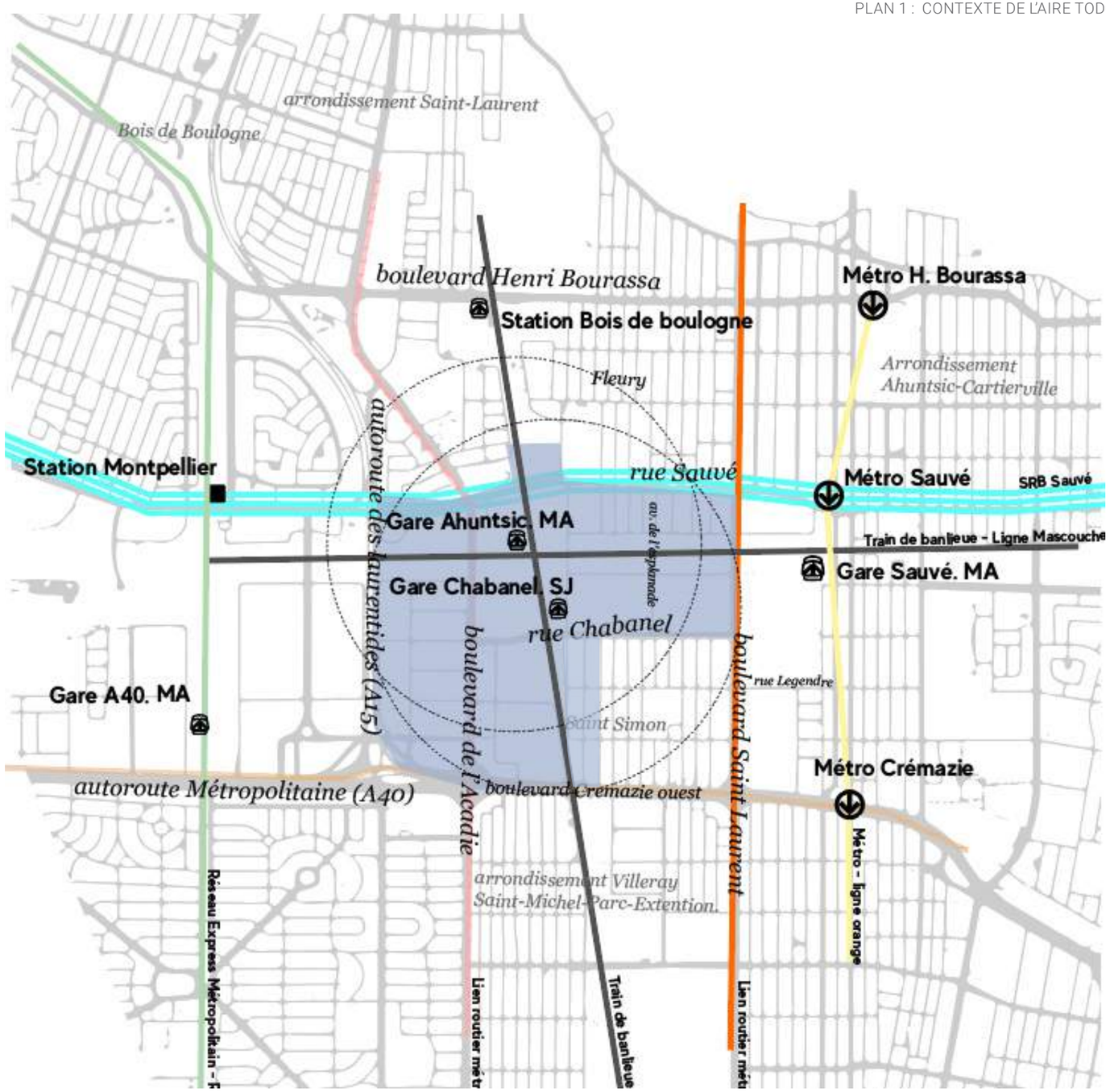
Un « Transit-Oriented-Development » est un développement urbain tirant avantage de la présence d'infrastructures structurantes de transport collectif. Le concept, d'origine américaine, vise d'une part à optimiser les infrastructures de transport collectif en maximisant leur fréquentation et en favoriser l'utilisation d'autre part. Il vise à créer un milieu urbain compact, mixte et à échelle humaine où l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'automobile est facilitée.

Les quartiers de type TOD se développent sur une aire à distance de marche d'un point d'accès structurant au réseau de transport en commun, soit une station de métro, une gare de train ou de système léger sur rail (SLR).

Dans le contexte montréalais, le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) propose d'orienter 40 % de la croissance démographique projetée au sein de quartiers de type TOD. L'atteinte cet objectif en 2018 et les investissements récents en transports collectifs ont mené au rehaussement de la cible à 60% comme indiqué au plan d'action 2019-2023 de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

C'est donc dans cette approche de planification, arrimant aménagement et transport, que s'inscrit la démarche de planification urbaine de l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville pour le TOD des gares Ahunstic et Chabanel.

PLAN 1 : CONTEXTE DE L'AIRE TOD



1.2 MISE EN CONTEXTE

SOUS-ENSEMBLES URBAINS

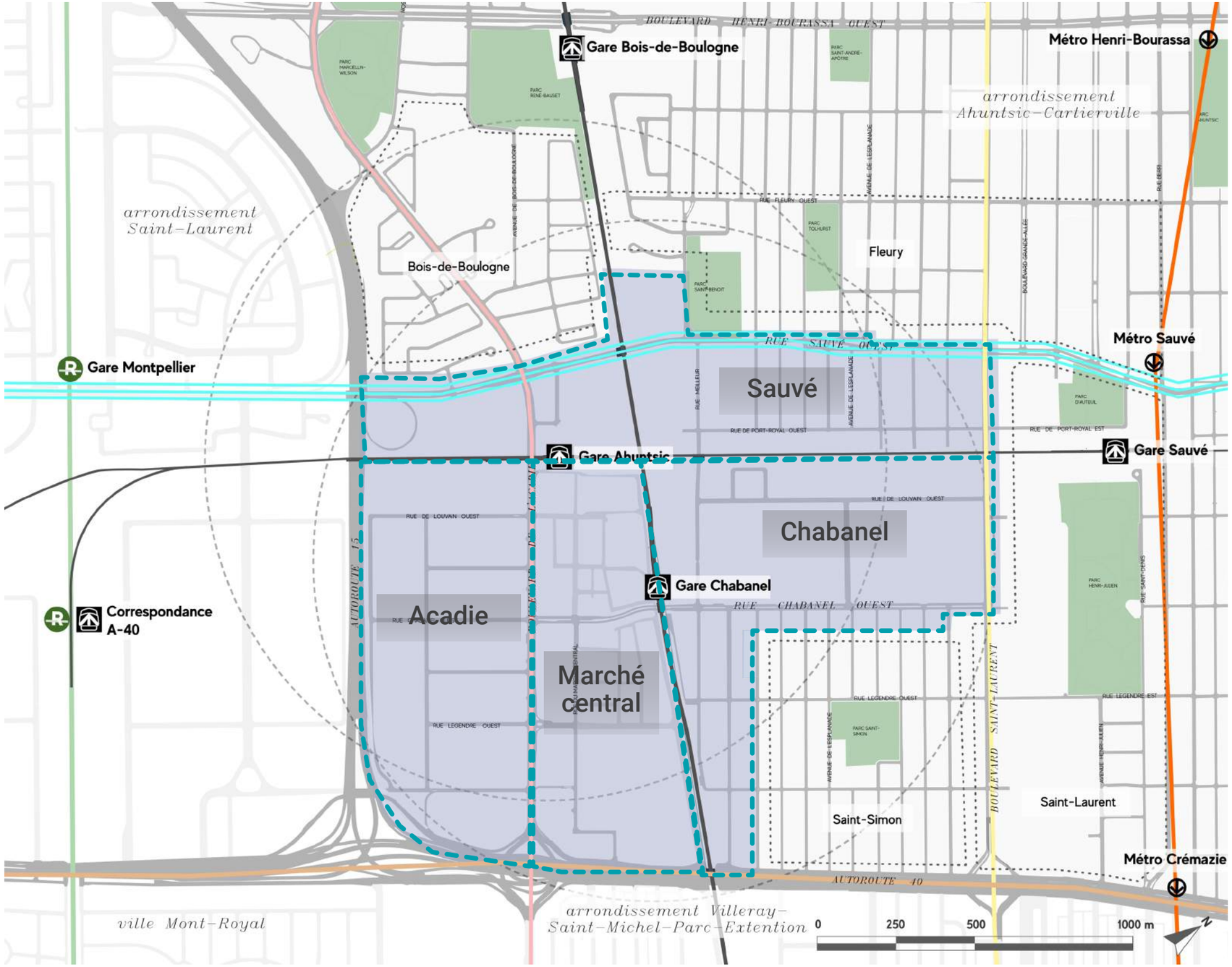
Situé à la jonction des lignes de train de banlieue exo6 – Saint-Jérôme et exo5 – Mascouche, le secteur de planification bénéficie d'un positionnement central sur l'île de Montréal et dans la région métropolitaine. Celui-ci tire avantage de la proximité d'infrastructures et d'équipements de transport en commun lourds, notamment les deux gares ferroviaires, ainsi que plusieurs stations de métro, encourageant sa consolidation comme un véritable pôle urbain. C'est à partir des cercles théoriques des aires TOD (1 km de rayon) autour des gares, et en fonction des réalités du territoire qu'est délimité plus précisément le secteur de planification. Ces limites permettent d'inclure l'ensemble des terrains à potentiel d'évolution et transformation.

D'une superficie approximative de deux kilomètres carrés, le diagnostic de l'aire du PPU a permis de déceler quatre sous-ensembles urbains aux dynamiques différentes (voir le rapport sur le diagnostic du territoire) :

- Chabanel : Gabarits imposants qui brisent l'échelle de part et d'autre de la rue Chabanel
- Marché Central : Prédominance de vide et potentiel de densification.
- L'Acadie : Vitrine sur l'autoroute 15
- Sauvé : trame urbaine industrielle serrée à l'est de la voie ferrée et grands lots en redéveloppement du côté ouest.

Afin d'assurer la prise en compte des retombées de l'aire du PPU, des zones d'arrimage sont comprises dans la planification globale.

PLAN 2 : TERRITOIRE DE L'AIRE DU PPU



SYNTHÈSE DE LA PROBLÉMATIQUE

L'aire PPU est actuellement orientée vers la desserte automobile en raison de son historique essentiellement industriel et commercial. Ce type d'organisation spatiale fait ressortir plusieurs constats à prendre en compte dans la planification globale, notamment :

1. En comparaison aux autres infrastructures structurantes (stations de métro, future station du REM, etc.), les gares de train sont sous-utilisées ;
2. Le secteur d'intervention est un îlot de chaleur en soi en raison du manque de canopée et d'espaces verts ;
3. Le stationnement hors rue représente 30 hectares, soit 15% de la superficie totale du secteur de planification ;
4. Dû aux nombreuses contraintes, plusieurs îlots sont infranchissables actuellement ;
5. Les autoroutes représentent une grande contrainte à l'aménagement et à la connexion, de même que le boulevard de l'Acadie, dû à son trafic routier important.

Afin de parvenir à un résultat novateur, ce pôle économique devra accroître l'attractivité de l'aire PPU par un repositionnement de son activité économique, devra mettre l'accent sur une mobilité plus durable, devra assurer une plus grande perméabilité du quartier avec les quartiers avoisinants et le centre-ville, et devra profiter des potentiels décelés au diagnostic, tels que :

1. La rue Chabanel et le boulevard Saint-Laurent sont des axes propices à une dynamisation ;
2. Plusieurs espaces vacants sont des potentiels espaces publics ou espaces verts ;
3. Plusieurs liens potentiels sont envisageables pour améliorer la connexion des sous-ensembles.

L'aire PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel est donc un ensemble de ces quatre sous-ensembles à vocations interreliées au centre d'une multitude d'options de transport en commun qui recèlent un grand potentiel immobilier.

2 VISION ET CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

La vision d'aménagement permet de se projeter dans l'avenir afin d'assurer un développement cohérent du quartier et définit des objectifs à atteindre pour le concrétiser. Elle prend notamment en compte les particularités de l'aire PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel et guide l'encadrement de l'évolution du territoire afin que le quartier devienne une collectivité durable dans les 20 prochaines années.

Le concept d'aménagement traduit cette vision en diverses interventions. Elles démontrent l'articulation des différentes intentions projetées et les actions à mettre en oeuvre sur le domaine public et privé.

2.1 DÉMARCHE PARTICIPATIVE

À LA RENCONTRE DU CITOYEN

La participation publique à la conception du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel est un volet important de la démarche de planification (voir le rapport des activités de consultation). Cependant, la complexité du secteur au niveau social, soit le peu de logements au sein du territoire et une population essentiellement pendulaire, est un défis de taille à relever pour une consultation publique.Pour s'assurer de rejoindre sa population, l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville a réalisé deux démarches de participation citoyenne afin de consulter toutes les parties prenantes.

Ces deux activités ont pu rejoindre autant les citoyens que les partenaires, les collaborateurs, les commerçants, les propriétaires fonciers et les gens d'affaires œuvrant dans le secteur. Cette démarche participative a permis de faire émerger une vision commune du développement et de l'aménagement de l'aire TOD des gares Ahuntsic et Chabanel pour les 20 prochaines années.

La SDC District Central est un des partenaires impliqués au niveau du bureau de projet. Elle travaille à créer une image de marque forte avec un positionnement clair et distinct dans l'objectif d'amener les travailleurs et les gens d'affaires à choisir le quartier pour leurs projets de vie et d'entreprise.

De fait, les gens d'affaires du secteur se sont associés afin de développer une vision commune et un univers de marque, qui ont mis sur la table les prémisses des réflexions de la présente planification.

CONCEPTION ITÉRATIVE

Dans un processus en amont et en continu de la planification, des présentations et des ateliers d'idéation, avec les différents partenaires impliqués du bureau de projet, ont également amorcé la discussion sur les différents scénarios. Le bureau de projet est un comité consultatif regroupant de nombreux partenaires clés du milieux. Ses membres ont été impliqués tout au long du rprocessus de planification afin de valider et bonifier les propositions en amont.

C'est lors de ces rencontres qu'a eu lieu l'exploration des pistes de solution et des interventions à proposer quant à la transformation du milieu sur le plan de la forme urbaine, des usages et des réseaux de déplacement, tous modes confondus. De l'ensemble de ces activités participatives et de leurs constats sont ressortis des sous-thèmes dominants, source du contenu de l'énoncé de vision :

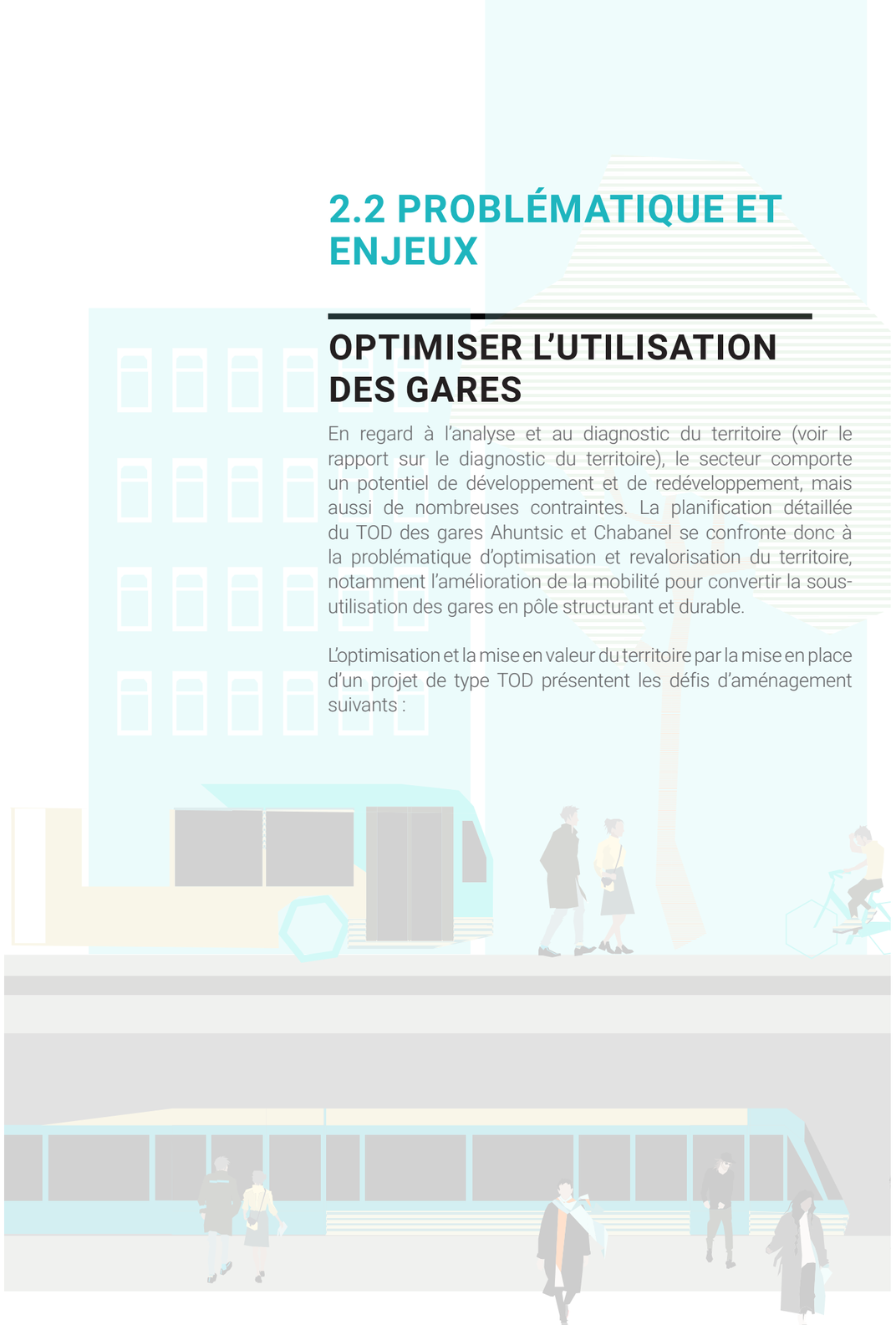
FIGURE 1 : SOUS-THÈMES DOMINANTS GUIDANT L'ÉNONCÉ DE VISION

2.2 PROBLÉMATIQUE ET ENJEUX

OPTIMISER L'UTILISATION DES GARES

En regard à l'analyse et au diagnostic du territoire (voir le rapport sur le diagnostic du territoire), le secteur comporte un potentiel de développement et de redéveloppement, mais aussi de nombreuses contraintes. La planification détaillée du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel se confronte donc à la problématique d'optimisation et revalorisation du territoire, notamment l'amélioration de la mobilité pour convertir la sous-utilisation des gares en pôle structurant et durable.

L'optimisation et la mise en valeur du territoire par la mise en place d'un projet de type TOD présentent les défis d'aménagement suivants :



DÉFIS D'AMÉNAGEMENT

A. Comment équilibrer les fonctions d'emploi et d'habitation pour créer un quartier dynamique et vivant à toute heure sans changer drastiquement la vocation actuelle du quartier tout en assurant une cohabitation harmonieuse des activités et en palliant la faible mixité des différents sous-secteurs ?

B. Comment être attrayant pour les entreprises pour assurer le développement économique dans un contexte où de grands espaces commerciaux sont disponibles et où les besoins de l'industrie changent ?

C. Comment distribuer les fonctions et les connexions pour créer une réappropriation des lieux par les citoyens des zones d'arrimage et pour créer une identité propre à la totalité des sous-ensembles ?

D. Comment réinterpréter l'expérience piétonne positive du secteur Sauvé et l'apposer logiquement à l'ensemble du quartier pour créer une expérience piétonne agréable et sécuritaire dans l'intégralité du secteur ?

E. Comment profiter du réseau de transport collectif existant et le bonifier afin d'améliorer l'image du quartier et de diminuer la dépendance à l'automobile?

F. Comment faciliter l'entrée au quartier par les autres modes et les autres échelles que l'automobile ?

G. Comment augmenter la canopée et ;a superficie d'espaces verts afin de contrer le phénomène d'îlot de chaleur dans l'ensemble du secteur ?

H. Comment perméabiliser les vitrines comemrciales et les réseaux métropolitains pour capter leurs potentiels ?

I. Comment réaliser une valorisation foncière et architecturale du cadre bâti ?

2.3 VISION DE DÉVELOPPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT

Cœur économique de l'arrondissement, le PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel est un remarquable territoire d'opportunités avec ses millions de pieds carrés à reconvertir ou redévelopper. Actuellement en phase de repositionnement, le secteur aspire à un nouvel essor économique avec un potentiel se comptant en dizaines de milliers de nouveaux emplois. L'arrivée de plusieurs entreprises en démarrage et en phase de croissance dans le secteur Chabanel, les grands projets résidentiels près de Sauvé et les plans de redéveloppement du Marché Central marquent les balbutiements d'un renouveau en profondeur.

Cette planification vise justement à appuyer cet élan pour atteindre le seuil critique d'attractivité qui entrainera un cercle vertueux de revitalisation dans le respect de la vision d'avenir souhaité. Le défi est grand pour combler les espaces vacants et stimuler la construction de nombreux autres projets de redéveloppement.

Quel avenir nous réserve le TOD des gares Ahuntsic et Chabanel ? Le modèle monofonctionnel actuel est appelé à se réinventer. Les vastes espaces anciennement industriels ne peuvent être conservés intégralement dans la nouvelle économie du savoir. Les activités de production qui demeurent ont des besoins en espace différents et sont compatibles avec d'autres fonctions. De nombreux travailleurs cherchent aussi à sociabiliser, se divertir, magasiner et habiter à même le secteur, bref à y créer un milieu de vie. On peut donc s'attendre à une mixité en complémentarité et en support au déploiement du secteur d'emplois. Le retour d'une proximité entre l'emploi et d'autres fonctions fait partie des bonnes pratiques prônées en urbanisme pour créer des villes de courtes distances à plus faible empreinte écologique, plus dynamiques et plus agréables à vivre.

Afin de se projeter dans cet avenir souhaité dans 20 ans pour l'aire TOD, voici l'énoncé de vision en 5 axes :

L'aire TOD des gares Ahuntsic et Chabanel retisse ses différents morceaux par une trame verte unificatrice, un réseau d'hypermobilité d'avant-garde et un design urbain célébrant autant sa monumentalité que ses nouveaux espaces d'intimité. Ces interventions stimulent des projets de redéveloppement urbain et contribuent à générer un nouvel esprit de communauté.

En 2040, l'aire TOD des gares Ahuntsic et Chabanel…

1. …Est passée d'un des plus grands îlots de chaleur de Montréal à un quartier verdoyant où il fait bon travailler et vivre. Une **trame verte s'est retissée unifiant les différents sous-ensembles** autour de grands parcs arborés, de corridors de biodiversité et de rues végétalisées.
2. …A su mettre à profit ses grandes infrastructures que sont les deux voies ferrées et les grands axes routiers pour en faire **un lieu d'hypermobilité à Montréal**. Le déploiement d'un réseau cyclable emblématique, d'une navette avant-gardiste, le réaménagement des accès aux autoroutes ainsi qu'un réseau d'espaces publics animés a permis d'offrir une diversité de choix de transport maximisant l'utilisation des trains, métro, SRB et REM à proximité.
3. …Est **un maillon important de la communauté qui fait le bonheur des citoyens.** L'ajout d'une école, de logements abordables et de commerces de proximité répond maintenant directement aux besoins locaux en services et habitation en plus de répondre à ceux des travailleurs.
4. … Est un important pôle d'emploi, aux domaines diversifiés, créateur de milliers d'emplois dans l'arrondissement. Il a vu les portions de son territoire qui étaient sous-utilisées être redéveloppées en **projet urbain complet, compact et mixte**. L'urbanisme intelligent et respectueux de l'échelle du site a donné naissance à des îlots exemplaires de milieux de vie conviviaux. Une urbanité montréalaise réinventée tout en préservant ses qualités.
5. …**Célèbre sa monumentalité par un design qui la met en valeur** tout en offrant de nouvelles échelles d'espaces humains et intimes. Le grandiose des infrastructures et des bâtiments massifs est mis à profit pour révéler l'image de marque du district et offrir un environnement urbain distinctif.

ORIENTATIONS

A. TRAME VERTE

La trame verte est le geste principal et l'agent de cohérence globale de la planification détaillée.

B. MOBILITÉ

La mobilité est axée sur le transport actif et la bonification du transport en commun.

C. COMPACITÉ, MIXITÉ ET RENTABILITÉ

La compacité, la mixité et la rentabilité proposent une localisation optimale des activités urbaines.

D. COMMUNAUTÉ

La communauté priorise la place de l'humain et les interactions sociales.

E. MONUMENTALITÉ ET DESIGN

La monumentalité porte sur la réflexion entre les façades et la redéfinition de l'espace dédié aux circulations. Elle se rapporte aux notions de grands espaces, de confort et de paysage.

OBJECTIFS

A.1. Déployer des infrastructures vertes et un parcours d'espaces publics à travers le territoire.

A.2. Générer des espaces voués à une biodiversité et à la nature spontanée non contrôlée.

A.3. Créer un couvert végétal à plusieurs échelles.

A.4. Réduire considérablement les îlots de chaleur par le verdissement des stationnements, des façades et des toitures.

A.5. Favoriser la ville nourricière et l'agriculture urbaine pour devenir un lieu de célébration de la nourriture au quotidien, sous plusieurs formes.

B.1. Créer des réseaux en continu pour une priorisation du piéton par la réduction de la place de l'automobile.

B.2. Déployer des infrastructures et des typologies de rue pour répondre aux divers parcours et nouvelles mobilités.

B.3. Aménager des espaces et infrastructures permettant de s'activer sur l'ensemble du territoire pour un environnement urbain marchable et cyclable.

B.4. Introduire de nouvelles technologies de transport pour tendre vers l'hypermobilité.

B.5. Encourager l'écomobilité, le covoiturage et la mobilité active.

C.1. Composer la ville de courte distance à échelle humaine et raccorder en un réseau complet limitant les vides et les discontinuités du cadre bâti.

C.2. Assurer la proximité par la mixité verticale et des gabarits construits raisonnables.

C.3. Planifier une diversité de typologies et de fonctions activatrices favorisant l'accès aux emplois et à une variété de lieux de vie, d'affaires, de culture et de loisir.

C.4. Favoriser la rentabilité foncière, fiscale et environnementale des projets répondant aux divers besoins de la population.

D.1. Répondre aux besoins diversifiés d'une mixité sociale à venir dans le respect des résidents déjà établis.

D.2. Générer des espaces de socialisation intégrés et intéressants ainsi que des lieux publics attrayants.

D.3. Aménager un environnement auquel la population pourra s'identifier, qu'elle pourra s'approprier, et où elle s'éduquera et s'épanouira.

D.4. Définir des structures temporaires événementielles, du mobilier et de l'art urbain pour composer ou recomposer l'expérience urbaine.

D.5. Inciter à la mobilité durable et prioriser l'expérience citoyenne dans un contexte de quartier montréalais.

E.1. Favoriser la conception bioclimatique de la forme urbaine.

E.2. Réaménager des rues et leurs abords pour en faire des espaces communs habités assurant des expériences sensorielles positives.

E.3. Générer un réseau d'espaces publics et semi-privés permettant l'appréciation du caractère architectural distinctif du secteur de planification.

E.4. Utiliser la grandeur des espaces privés et publics comme catalyseur de la synergie et du dynamisme des entreprises.

E.5. Harmoniser l'image de marque du secteur pour un milieu de vie unique et complet.

2.4 APPROCHE CONCEPTUELLE

UN TISSAGE

Dans le contexte de multiplicité de sous-ensembles et de dynamiques différentes, comment repenser la pluralité de l'aire TOD ?

L'approche conceptuelle se développe et s'inspire du passé de quartier de l'industrie textile du territoire. Issue également de la vision et des orientations, elle guide les différentes interventions tant sur le domaine public que privé. De façon globale, l'idée du tissage devient la métaphore filée du quartier.

La force du concept est l'interrelation entre les différents types d'interventions composants le tissage et se caractérise par sa forme évolutive.

Repenser la « fibre » du quartier

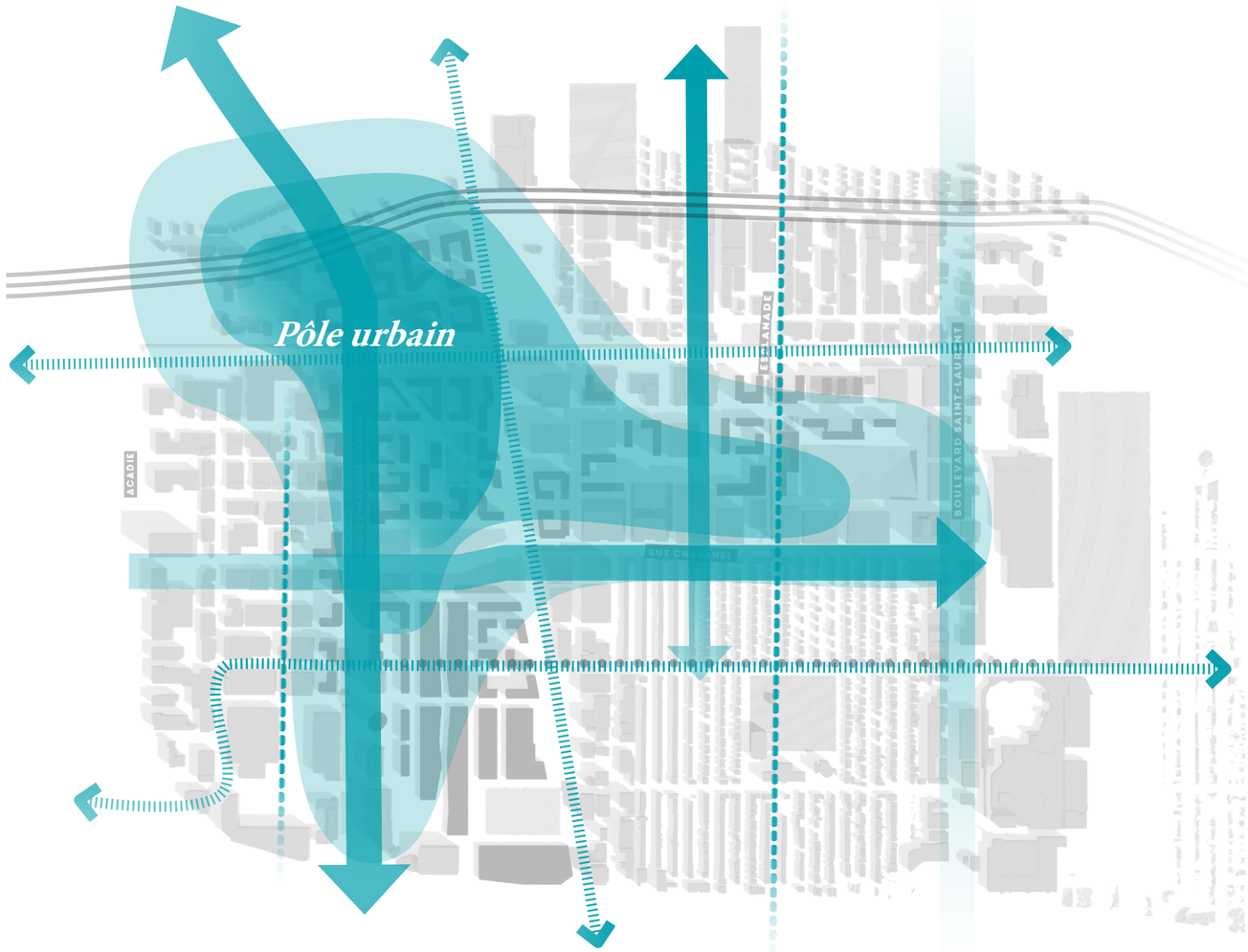
L'approche conceptuelle manifeste une volonté de repenser la nature de l'aménagement du quartier, sans trahir les caractéristiques identitaires qui lui sont propres.

Créant une centralité diffuse à l'intersection des axes des deux gares, le pôle des gares propose des aménagements à échelle humaine.

Le concept favorise les déplacements des modes actifs et collectifs en réinvestissant les emprises ferroviaires et en proposant une succession de vastes espaces de verdure connectés. Il permet de limiter les ruptures et de créer des ambiances et des expériences bonifiées pour le piéton tout en assurant une intégration avec les quartiers adjacents.

La diversité des typologies dans une intensité graduelle vers le pôle central vient en complémentarité à l'existant, assurant ainsi la transition d'échelle à travers les secteurs.

FIGURE 2 : SCHÉMA CONCEPTUEL



La notion de « maillage »

La notion de maillage vient bonifier la fibre du secteur pour la transformer en fil, en connexion, en liaisons créatives et identitaires.

Misant sur un retissage urbain et social, le concept relie et désenclave les différents sous-ensembles par des axes de mobilité structurants permettant la création d'un quartier uni et complet.

La trame mise alors sur l'interconnexion locale et l'intégration de l'éphémère et de l'art urbain. Elle participe à la création d'un nouvel environnement, d'ambiances et d'expériences, dévoilés par des interventions à différentes échelles.

Ce maillage d'interventions permettra de créer le tissu dans laquelle les citoyens pourront travailler, se divertir, se développer et se sentir chez soi.

3 PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT

La proposition d'aménagement traduit l'approche conceptuelle en interventions physiques. Celles-ci guident le développement urbain et permettent de bien comprendre les changements à venir vers une densification douce de l'aire du PPU.

En plus des interventions, cette section présente un plan d'ensemble cohérent et inspirant pour retisser la ville sur la ville. Le tout contribuera à mettre en œuvre la vision d'aménagement et de développement pour le territoire.

Ces stratégies visent les cinq thématiques principales et guideront les actions de l'Arrondissement et de ses partenaires à l'égard du territoire pour les 20 prochaines années.

PPU DU TOD DES GARES AHUNTSIC ET CHABANEL

En 2040, un quartier bien établi rayonne au centre de l'île. Jadis l'épicentre du secteur manufacturier montréalais, il y émerge un espace de vie verdoyant, diversifié et habité.

Le stationnement laisse place aux parcs urbains et ruelles vertes, les friches se redéveloppent, la communauté se tisse à travers une trame urbaine monumentale créant des milieux de vie complets où l'on peut vivre, travailler et se divertir.

Par sa position stratégique, le quartier devient un véritable pôle économique où converge une multitude de réseaux de transport structurants à l'échelle de la métropole.

3.1 DÉCOUPAGE DE L'AIRE DU PPU

SOUS-SECTEURS

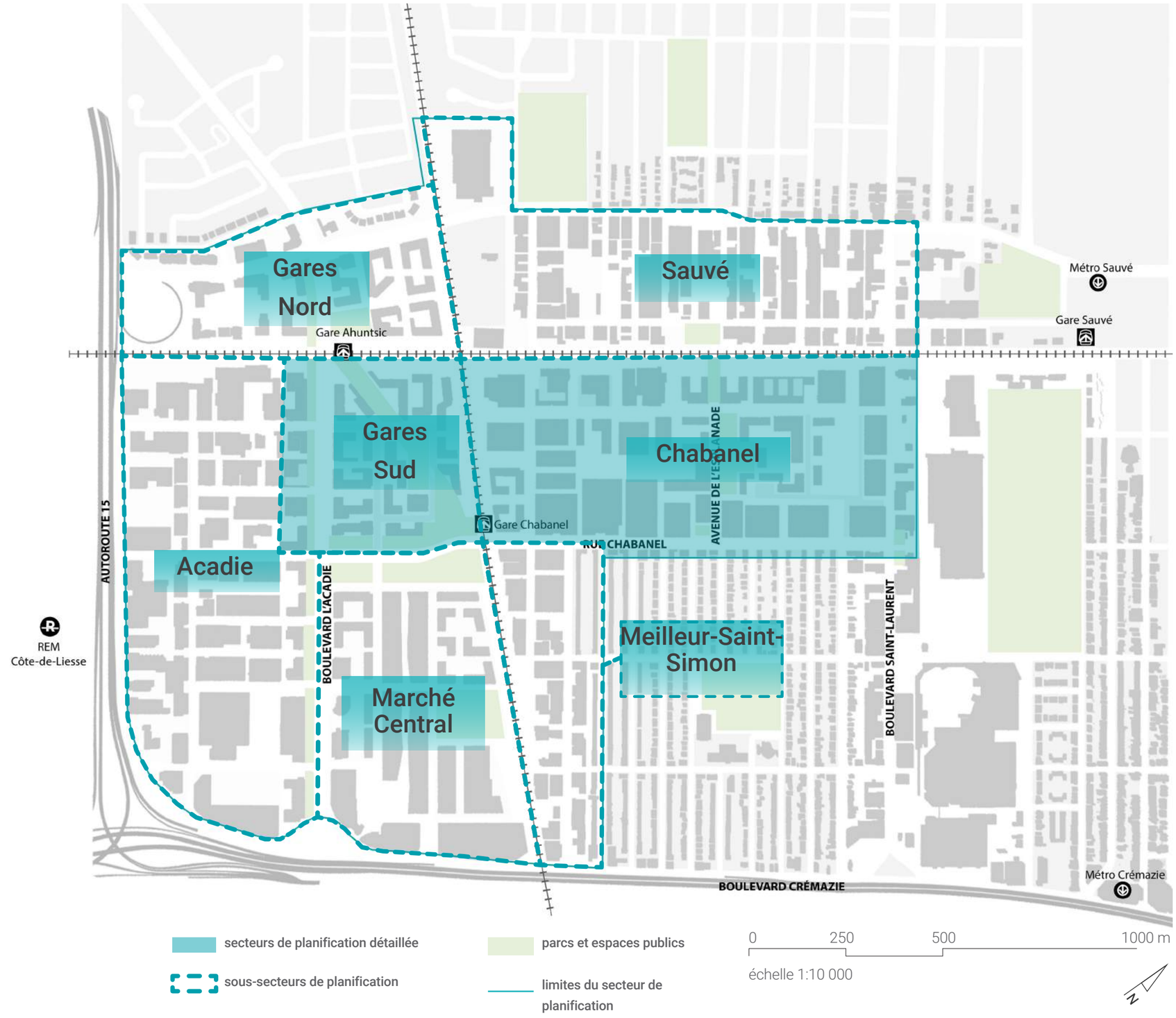
De l'analyse urbaine et de l'exercice de vision, la proposition d'aménagement précise les sous-ensembles établis au diagnostic afin de mettre en place des interventions ciblées.

Ce nouveau découpage du territoire permet la création de sous-secteurs complémentaires et de circonscrire deux secteurs de planification détaillée. Ils se complètent les uns les autres, en une courtepointe où chacun détient un rôle indispensable à la dynamique du quartier urbain.

SOUS-SECTEURS

- Les Gares Nord
- Les Gares Sud (sous-secteur de planification détaillée)
- Acadie
- Marché Central
- Sauvé
- Chabanel (sous-secteur de planification détaillée)
- Meilleur-Saint-Simon

PLAN 3 : DÉCOUPAGE DU TERRITOIRE



A. TRAME VERTE

Matière première, la fibre naturelle se matérialise par la réhabilitation de la nature, le retour de sa prédominance dans le paysage construit. Elle propose le développement d'infrastructures écologiques, la promotion de la biodiversité et la création de nouveaux espaces verts accessibles à tous.

La trame verte est complétée par la mise en place de mesures écologiques sur les terrains privés, notamment pour les immeubles de grande superficie, incluant par exemple des normes sur les toitures végétalisées.

L'ensemble des interventions sont indiquées au plan d'action. Voici les plus structurantes pour la mise en œuvre de cette orientation.

Interventions structurantes

A.1.1 Programme incitatif de réhabilitation des sols sur domaine privé

A.2.1 Aménagement de corridors de biodiversité le long des voies ferrées

A.3.1 Plan de verdissement du domaine public

A.3.2 Aménagement d'une liaison verte à travers le quartier

A.3.5 Plantation de 5 000 arbres sur le domaine public

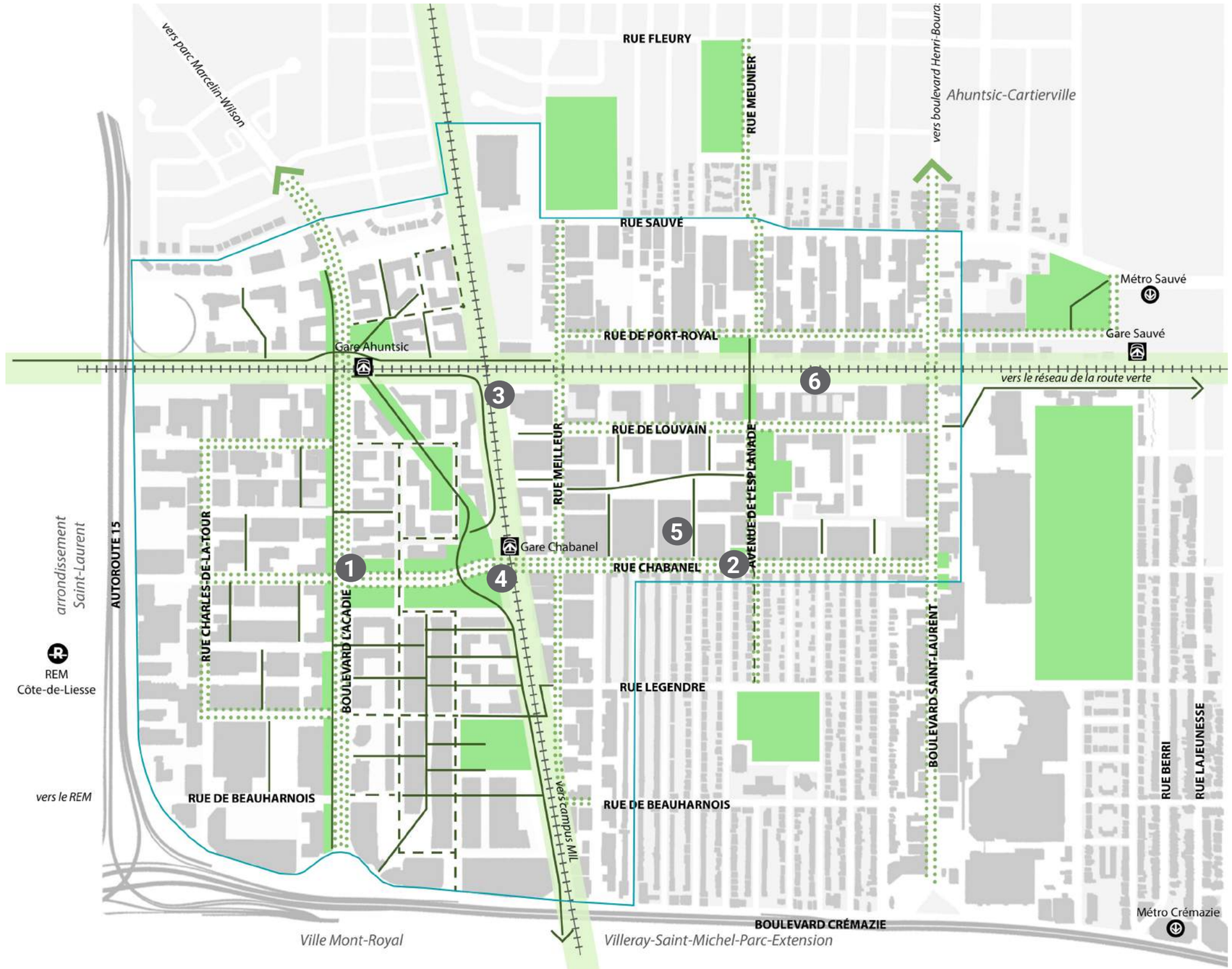
A.4.1 Programme incitatif de verdissement des façades et de plantation d'arbres sur le domaine privé

A.4.2 Critères de verdissement des toitures et balcons

A.4.3 Verdir massivement les surfaces minérales par des normes sur les terrains, stationnements et toits

A.5.2 Aménagement d'espaces semi-publics participatifs et de jardins communautaires et autorisation des serres commerciales sur les toits

PLAN 4 : INTERVENTIONS SUR LE DOMAINE PUBLIC - TRAME VERTE



1 Verdissement du domaine public

Projet R2d2, Bruxelles

2 Gestion des eaux pluviales et de ruissellement

Colourful Sätra - MANDAWORK

3 Corridor de biodiversité

Noue et corridor écologique du quartier Rieselfeld, Allemagne- Objectif Ecoquartier

4 Espace non programmé vert

La campagne en ville - Espace pour la vie

5 Agriculture urbaine sur les toits

Agriculture sur toit du Cégep de Limoilou - Cultive ta ville

6 Jardin communautaire

Jardin communautaire Marché Maisonneuve - Ville de Montréal

B. MOBILITÉ

TRANSPORT ACTIF

Fil conducteur, le transport actif est le maillage structuré supportant le dynamisme et l'attractivité du pôle urbain. Il se compose de pistes cyclables, de sentiers multifonctionnels. Il inspire à revoir la qualité de l'aménagement du domaine public essentiel à la création d'un milieu de vie convivial. Issus de la volonté de raccorder le secteur en lui-même, les liens relient les interventions en un réseau perméable de parcours multiples et efficaces.

L'ensemble des interventions est indiqué au plan d'action. Voici les plus structurantes pour la mise en œuvre de cette orientation.

Interventions structurantes

B.1.1 Étude pour l'aménagement d'une piste cyclable est-ouest sur Legendre, Chabanel et Louvain

B.1.2 Étude pour l'aménagement d'une piste cyclable nord-sud sur de l'Acadie, Meilleur et de l'Esplanade

B.1.3 Aménagement de pistes multifonctionnelles aux abords des voies ferrées

B.2.3 Aménagement de ruelles vertes et piétonnes

B.5.2 Élargissement des trottoirs respectant l'aménagement accessible universellement

PLAN 5 : INTERVENTIONS SUR LE DOMAINE PUBLIC - MOBILITÉ, TRANSPORT ACTIF

1 Piste multifonctionnelle

Piste multifonctionnelle Eastside Beltline Trail, Atlanta, Georgie

Piste multifonctionnelle des carrières, Montréal, Rosemont

2 Ruelle verte ou piétonne

Mill Lane, Londres -Magazine Aspect Studio

Benny farm, Montréal - Claude Cormier Architectes

3 Stationnement à vélo

Support à vélo - Sandra Larochelle

4 Trottoir universellement accessible

Trottoirs à bateau, Portland - Streetblog

TRANSPORT VÉHICULAIRE

Pour compléter le réseau de mobilité, d'autres nœuds sont tirés et brisent la notion de cloisonnement. Ceux-ci répondent aux problématiques de cohabitation des usagers de la route par la planification et la bonification des infrastructures de déplacement durable. Le transport en commun assure la connectivité dans des directions diverses alors que le réseau artériel redirige les automobiles et le camionnage sur des axes adaptés.

L'ensemble des interventions sont indiquées au plan d'action. Voici les plus structurantes pour la mise en œuvre de cette orientation.

Interventions structurantes

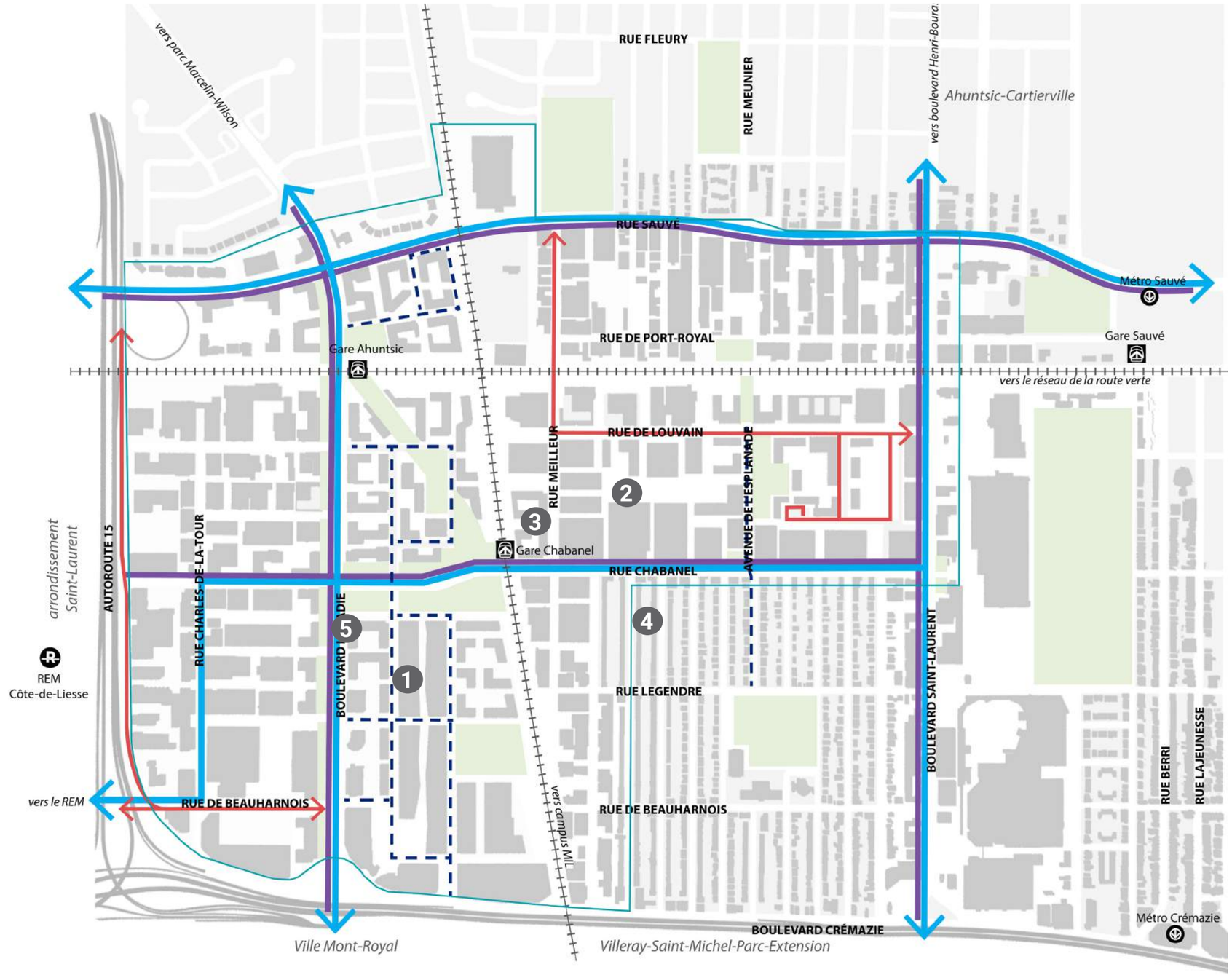
B.1.7 Réaménagement des intersections problématiques

B.2.3 Aménagement de rues à chaussée désignée et bandes cyclables

B.2.4 Réaménagement de l'avenue de l'Esplanade

B.4.4 Plan de circulation du camionnage pour l'aménagement d'une voie d'accès à l'autoroute 15

PLAN 6 : INTERVENTIONS SUR LE DOMAINE PUBLIC - MOBILITÉ, TRANSPORT VÉHICULAIRE



1 Bande cyclable et chaussée désignée

Bande cyclable et chaussée désignée - CAA Québec

2 Stationnement écologique

Stationnement écologique - SMSR Québec

3 Aménagement accessible

Bus à rampe - FAQ

4 Mesure d'apaisement de la circulation

Chicanes, Austin - NACTO

5 Voie express de transport en commun

Projet du SRB Côte-Vertu/Sauvé - Montréal

RÉAMÉNAGEMENT DES GARES

Dans une logique de planification d'une aire TOD, les gares de train de banlieue Ahuntsic et Chabanel doivent elles aussi permettre de franchir les barrières qui enclavent présentement les différents sous-secteurs. Ainsi, leur réaménagement permettrait une perméabilisation du passage de part et d'autre des voies ferrées et un meilleur accès aux nœuds intermodaux.

Nœud intermodal structurant, la gare Ahuntsic révèle une possibilité de connexion au réseau électrique métropolitain (REM). Ce réaménagement capte donc le potentiel de développement de l'aire du PPU en permettant ainsi le transbordement de la ligne exo5– Mascouche au centre-ville de Montréal. Du même souffle, cette initiative permettrait de relier le territoire à l'aéroport international P-É-T via une navette dédiée.

L'ensemble des interventions est indiqué au plan d'action. Voici les plus structurantes pour la mise en œuvre de cette orientation.

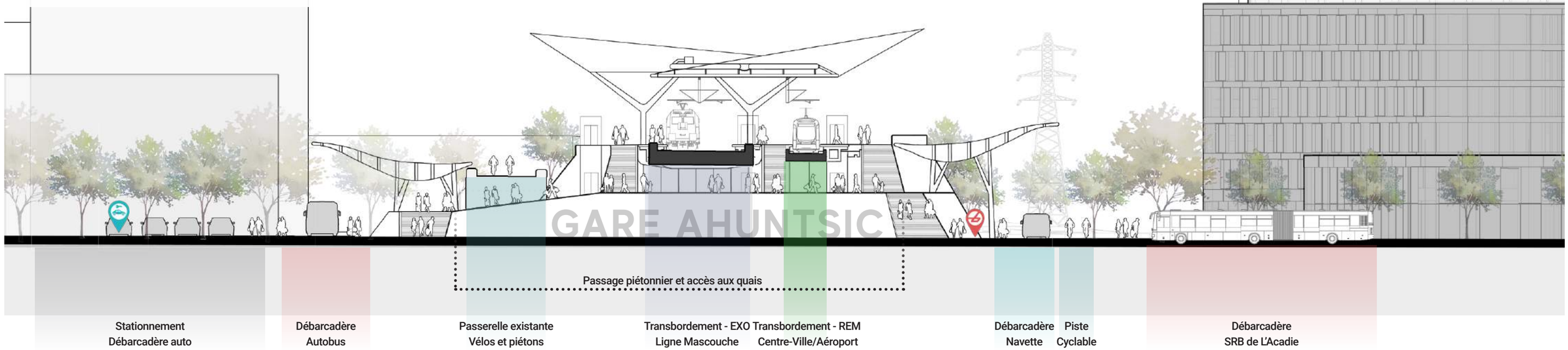
Gare de train Vinge par Henning Larsen Architects - World Lanscape Architecture

Gare de train Vinge par Henning Larsen Architects - World Lanscape Architecture

Interventions structurantes

B.1.5 Aménager les abords des gares pour améliorer leur accessibilité

B.5.7 Étude de faisabilité pour étendre le REM jusqu'à la gare Ahuntsic



Station de Bixi proposée Station d'autopartage proposée

FIGURE 4 : EXEMPLE DE RÉAMÉNAGEMENT DES GARES

AXES MÉTROPOLITAINS

Afin de connecter le TOD des gares Ahuntsic et Chabanel, l'offre de transport en commun interne doit pouvoir donner accès rapidement et efficacement aux grands axes métropolitains et aux points de rabattement structurants à savoir les gares, les stations de métro, le pôle de mobilité Iona-Monahan (coin de l'Esplanade et Chabanel), les futures stations du REM et le SRB Sauvé.

Le maillage doit donc se retrouver dans la connexion vers et entre les réseaux structurants dans une logique de desserte de quartier pour les travailleurs actuels et à venir ainsi que pour les futurs résidents. Le niveau de service et des fréquences des corridors structurants nord-sud et est-ouest sont les éléments qui assureront la desserte des aires d'influence des gares de train de banlieue.

L'ensemble des interventions est indiqué au plan d'action. Voici les plus structurantes pour la mise en œuvre de cette orientation.

Interventions structurantes

B.4.1 Aménager des pôles de mobilité et des points d'accès de transport en commun visibles et accessibles

PLAN 7 : CORRIDORS STRUCTURANTS

INTERMODALITÉ

Bien que dépendant de l'efficacité du transport collectif, l'amélioration de la mobilité est liée à la performance des autres modes de transport durable.

Un autre tissage d'interventions permet de soutenir le transfert modal durable, en facilitant l'accès à ces autres modes et leur interconnexion. Une offre de déplacement variée est essentielle dans la planification durable des points de connexion afin d'en faire de véritables pôles d'attraction.

L'ensemble des interventions est indiqué au plan d'action. Voici les plus structurantes pour la mise en œuvre de cette orientation.

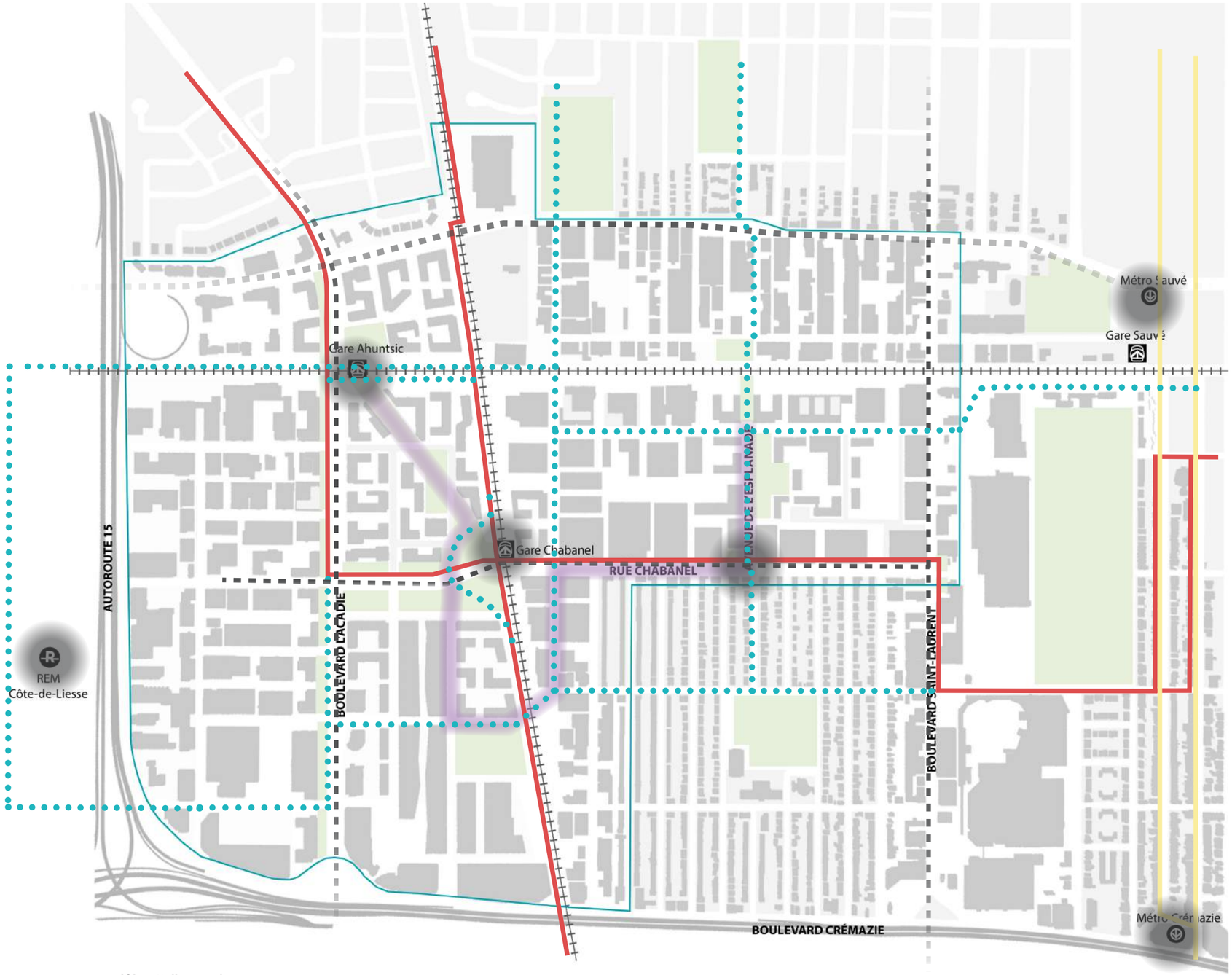
Interventions structurantes

B.3.1 Aménager le réseau cyclable local en le connectant au réseau municipal et régional comme le Réseau Vélo métropolitain de la CMM

B.4.3 Améliorer ou Aménager des mesures préférentielles pour le transport collectif sur les axes structurants

B.4.4 Étude pour l'aménagement d'une navette interne autonome et électrique

PLAN 8 : INTERCONNEXION ENTRE LES MODES



RÉSEAU DE PARTAGE

Le réseau de partage de véhicule, que ce soit d'automobiles ou de vélos en libre-service, doit s'arrimer au réseau de transport en commun pour devenir complémentaire et non concurrentiel en réduisant le recours à l'automobile personnelle et aux cases de stationnement. En prévision de l'augmentation de la population résidente du territoire, il est essentiel d'augmenter l'offre actuelle et de la distribuer adéquatement sur le territoire. Ce dernier réseau assurera une accessibilité par une localisation près des infrastructures lourdes, comme les stations de transport sur rail (métro, REM, train de banlieue), du réseau d'autobus et du réseau cyclable.

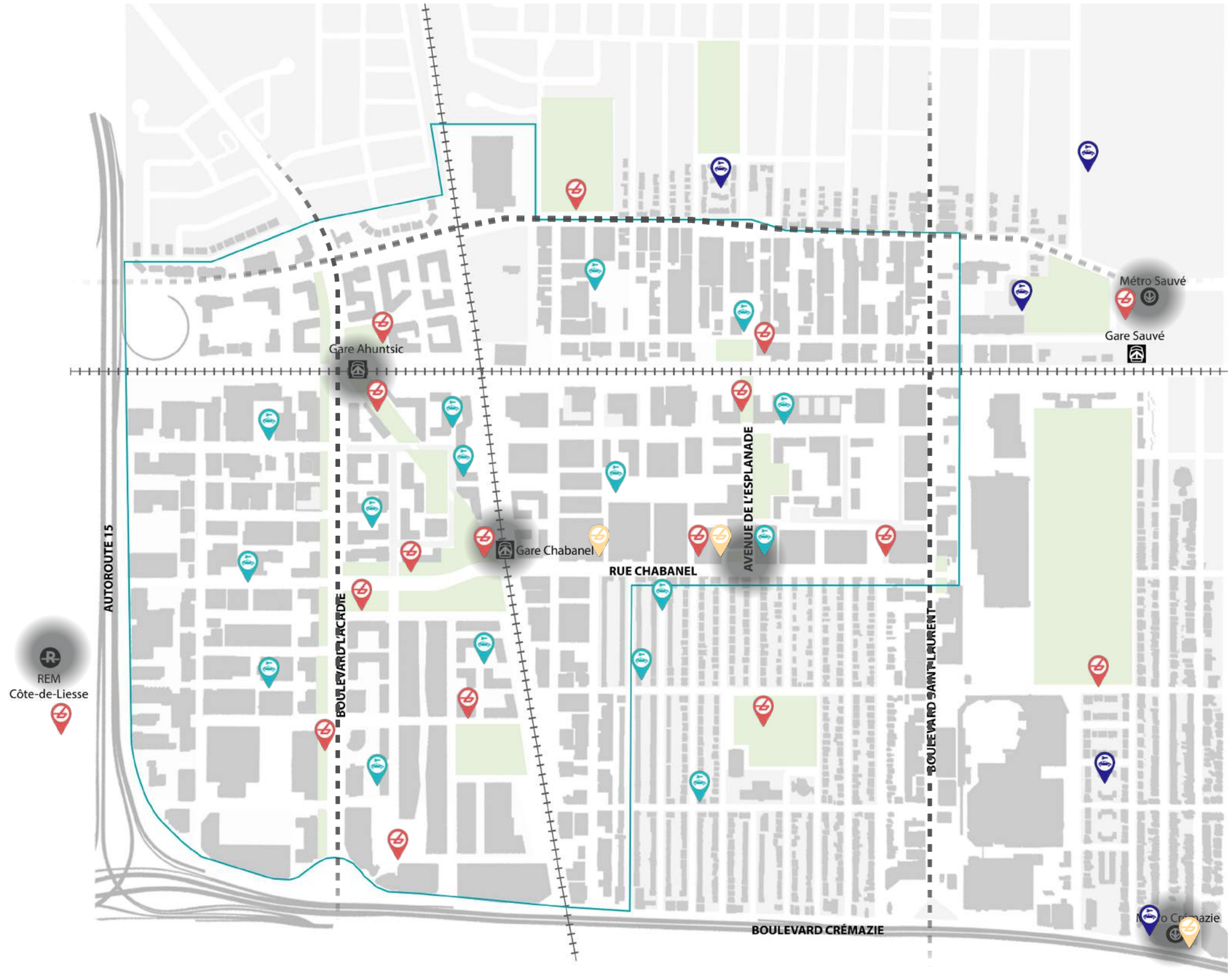
L'ensemble des interventions est indiqué au plan d'action. Voici les plus structurantes pour la mise en œuvre de cette orientation.

Interventions structurantes

B.5.5 Adopter des normes relatives au zonage pour l'aménagement d'un nombre minimal d'espaces de stationnement destinés à l'autopartage, au covoiturage, aux automobiles électriques et un minimum de stationnement souterrain ;

B.5.6 Adopter des normes relatives au zonage exigeant un nombre minimal de stationnements pour vélo à l'abri des intempéries.

PLAN 9 : RÉSEAU DE PARTAGE

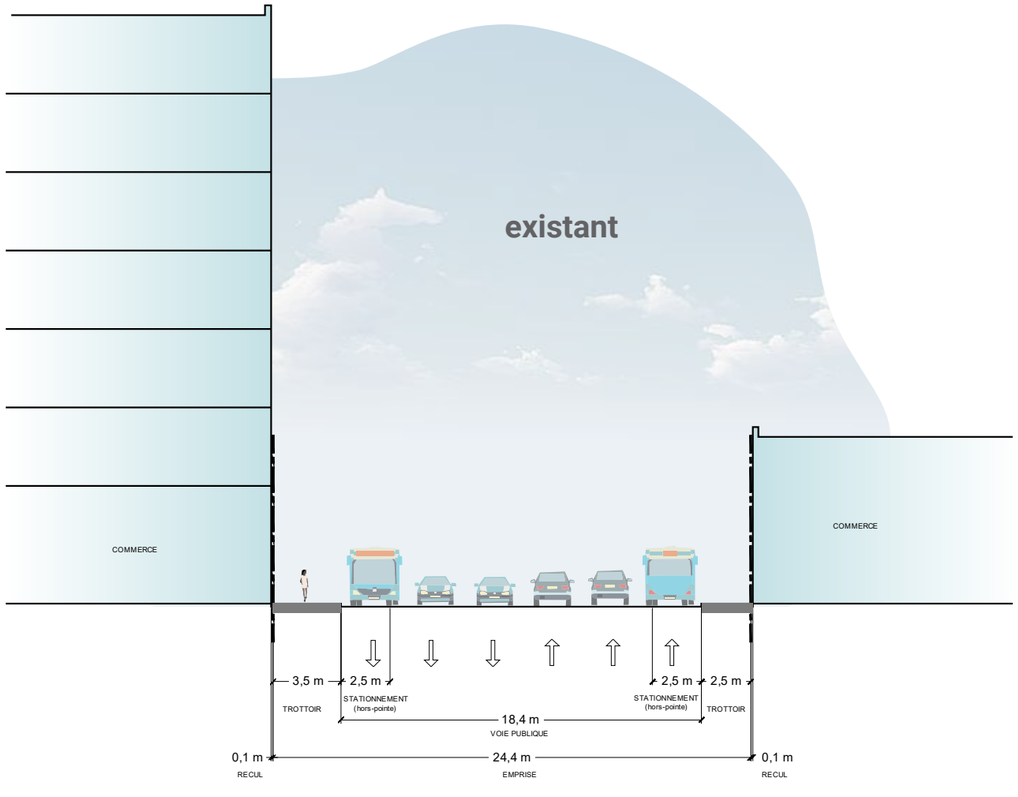


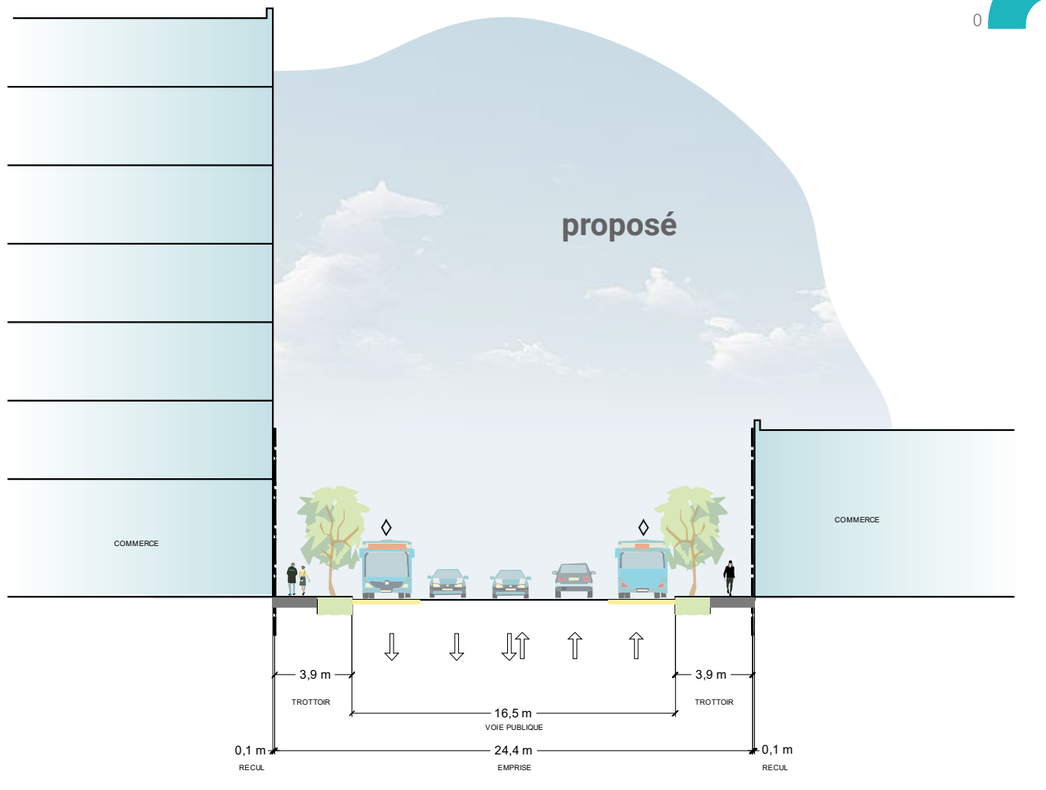
RÉAMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE

Essentiel à la qualité de l'aménagement du domaine public, qui est principalement composé de rues, de parcs et d'espaces publics, le réaménagement de la voirie démontre l'interrelation entre les différentes échelles d'interventions et expose les interactions entre le citoyen et le domaine privé. L'intervention à l'échelle plus intime du domaine public propose des voies à échelle humaine, un verdissement et des mesures préférentielles de transport en commun pour certaines voies. Ces mesures préférentielles et les aménagements finaux qui y sont reliés seront déterminés par des analyses subséquentes réalisées par la Société de Transport de Montréal (STM)

BOULEVARD SAINT-LAURENT

échelle 1:300





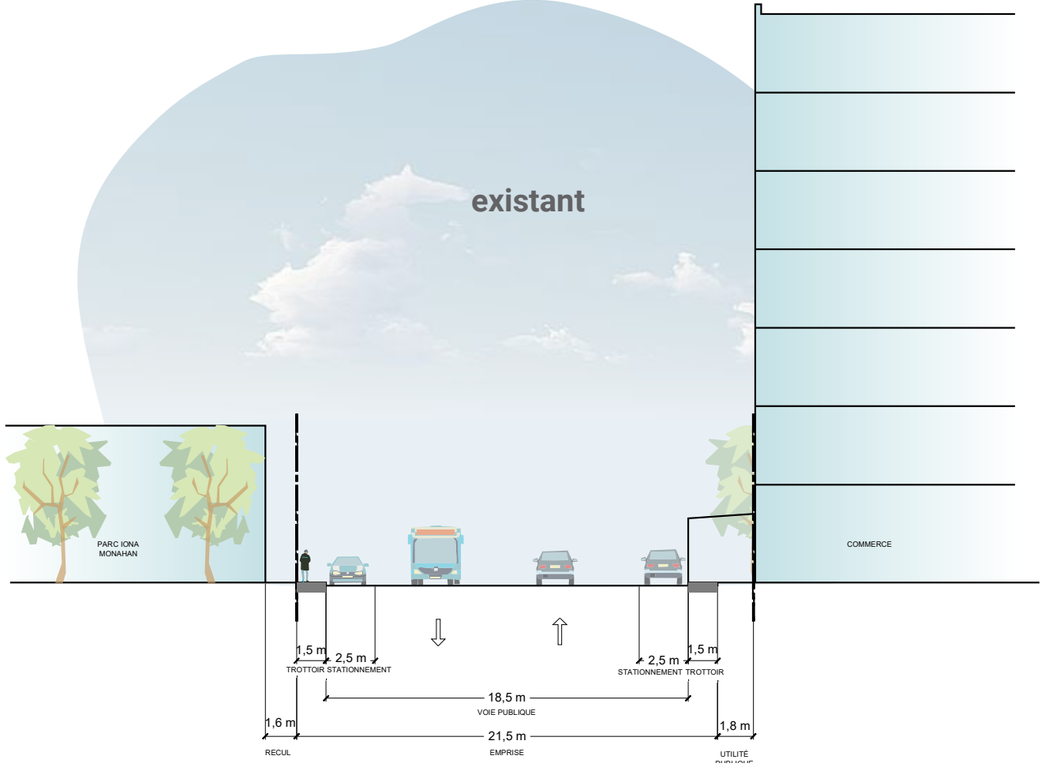
terme du projet

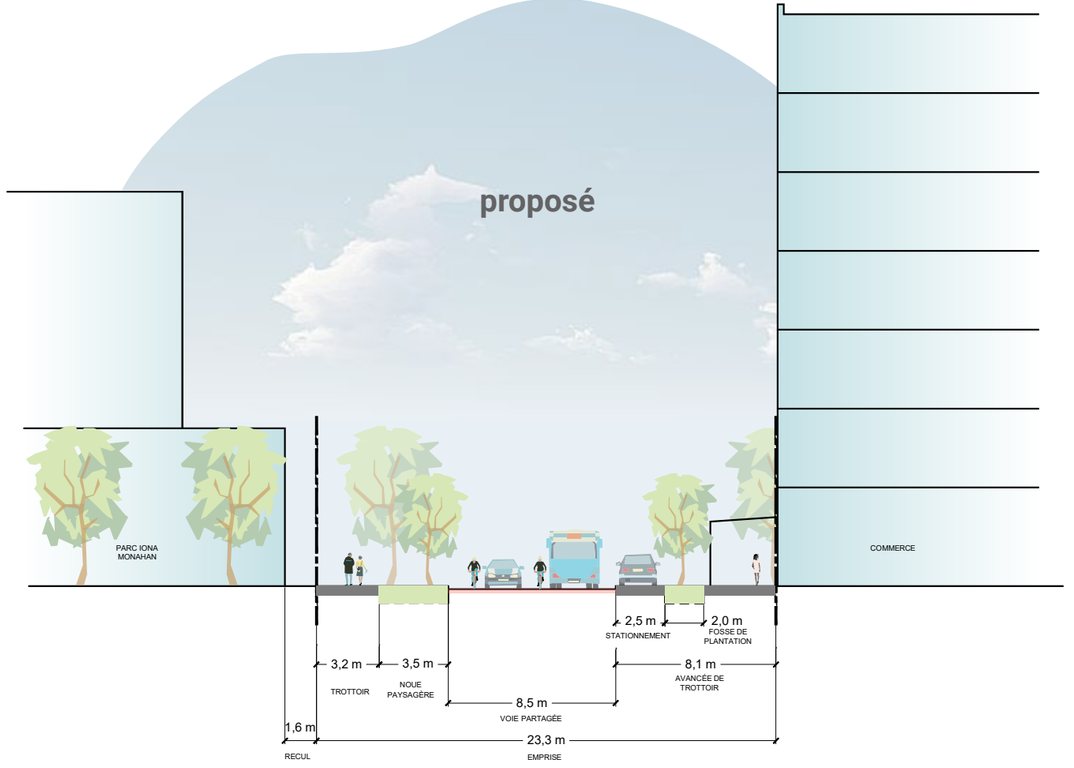
trottoirs fosses de plantation et de rétention d'eau Mesures préférentielles pour le transport collectif

AVENUE DE L'ESPLANADE

échelle 1:300

terme du projet





trottoirs

fosses de plantation et de rétention d'eau

Mesures préférentielles pour le transport collectif

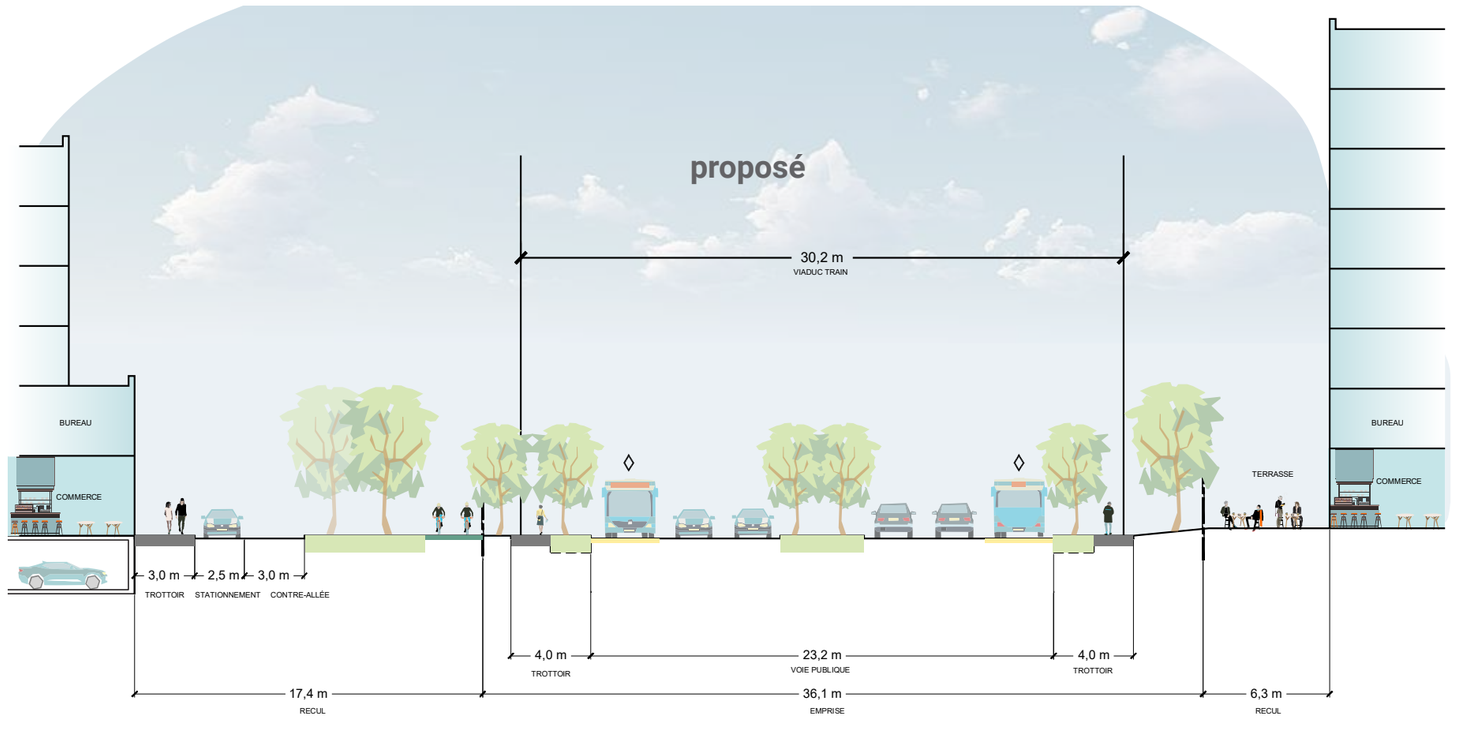
BOULEVARD DE L'ACADIE

échelle 1:300

terme du projet

10 ans

0



trottoirs | fosses de plantation et de rétention d'eau | Mesures préférentielles pour le transport collectif

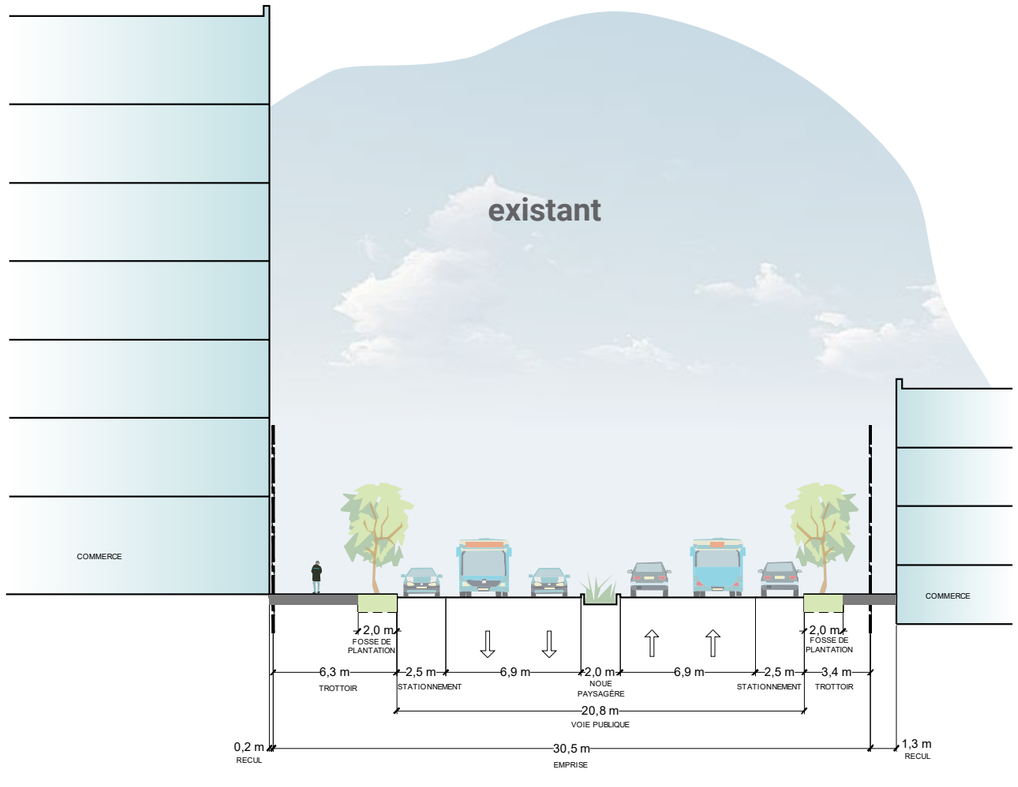
Ahuntsic-Cartierville | L'ATELIER URBAIN + HUMA

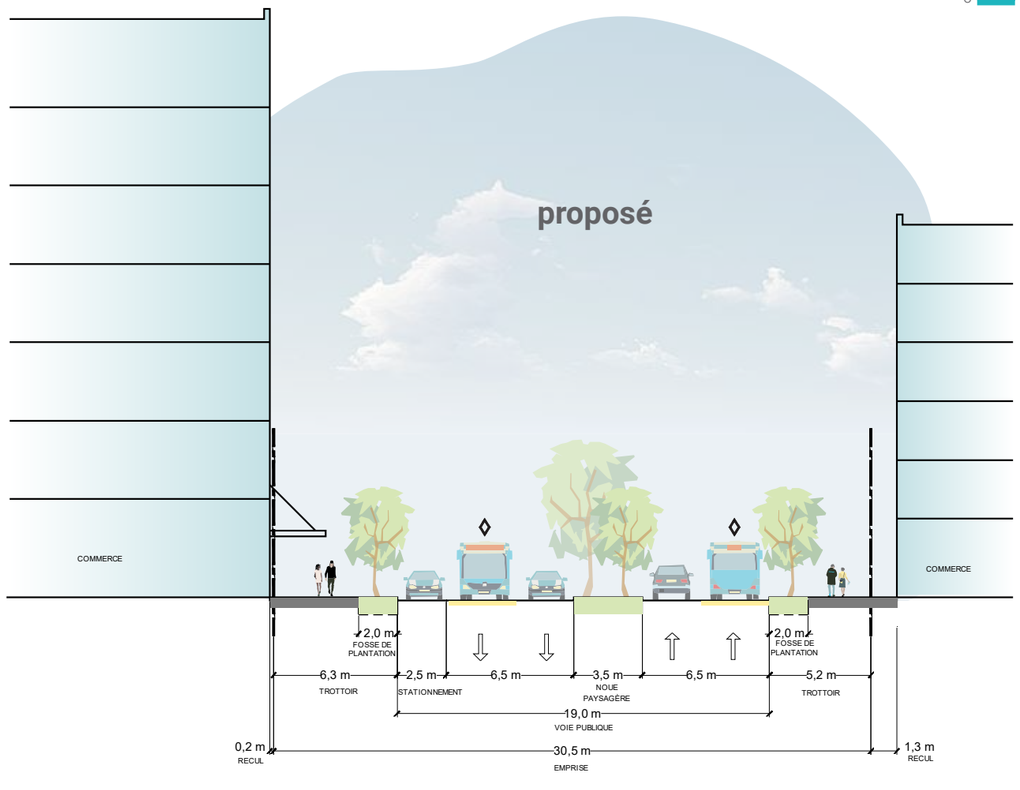
RUE CHABANEL

échelle 1:300

terme du projet

0 — 20 ans





trottoirs

fosses de plantation et de rétention d'eau

Mesures préférentielles pour le transport collectif

C. COMPACITÉ, MIXITÉ ET RENTABILITÉ

LES AFFECTATIONS

Le pôle urbain est un lieu mixte et diversifié qui compte à la fois des lieux de résidence et d'emplois, des établissements et des institutions variés ainsi que certains commerces.

Faisant partie du pôle de l'Est de la stratégie de développement économique de la Ville de Montréal « Bâtir Montréal », les affectations consolident son rôle dans la maximisation des opportunités de redéveloppement par la restructuration du tissus économique du secteur. La synergies des différents sous-secteurs et de leurs vocations est aussi mise en place par une mixité fortement axée sur l'ajout d'unités résidentielles, mais également orientée sur la vocation économique au sein d'un milieu de vie complet. Des normes appropriées d'insonorisation encadrent les bâtiments résidentiels et institutionnels, en raison de la présence de corridors aériens dans le secteur.

L'ensemble des interventions est indiqué au plan d'action. Voici les plus structurantes pour la mise en œuvre de cette orientation.

Interventions structurantes

C.1.2 Programme de subventions pour l'implantation de commerces structurants

C.1.3 Normes pour le redéveloppement prioritaire des terrains vacants ou sous-utilisés

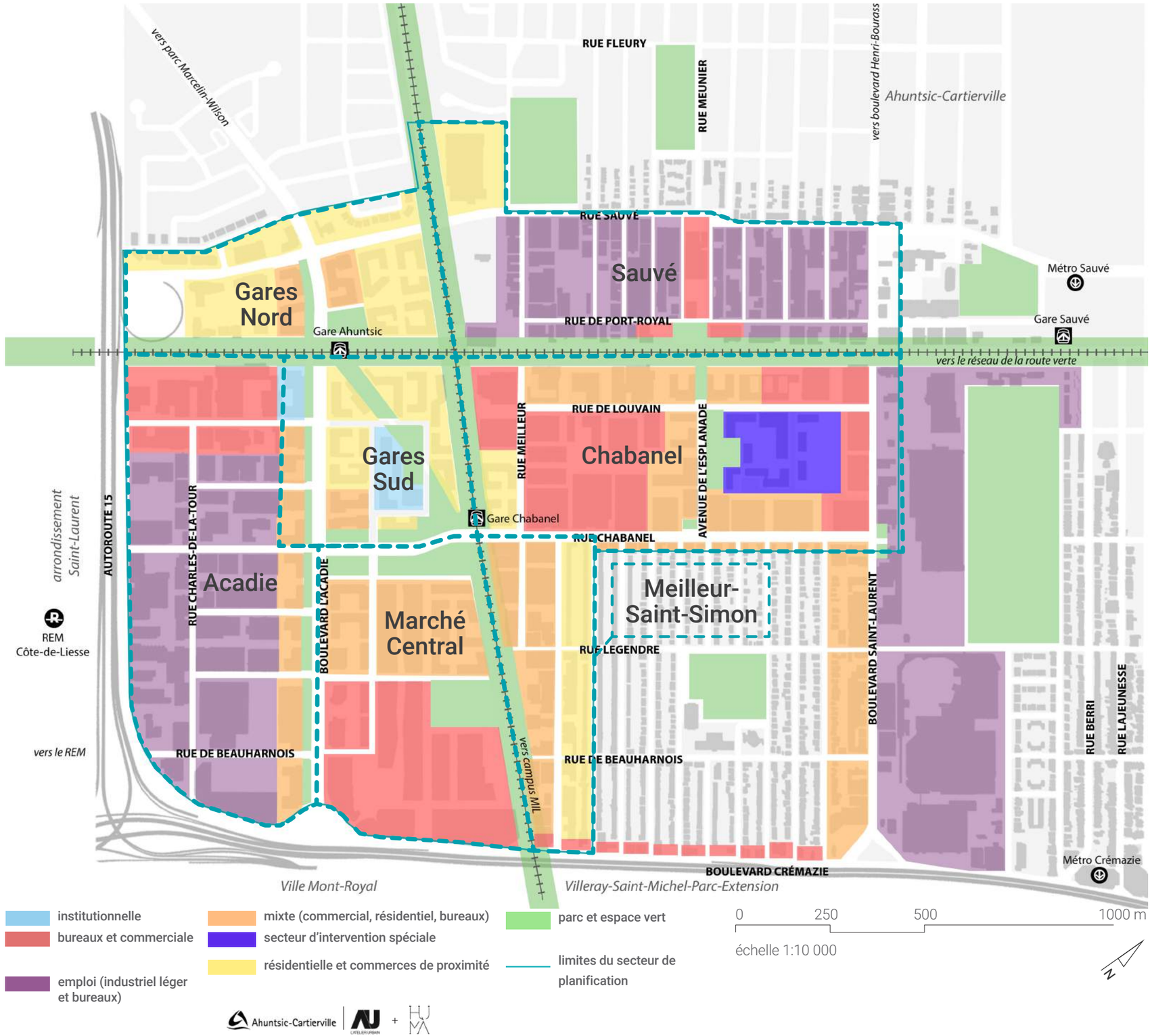
C.2.1 Plan de consolidation de l'offre de proximité en pôles de services multiples

C.2.2 Permettre la mixité verticale et requalification des gros gabarits par les dispositions normatives

C.3.2 Autorisation des promotions commerciales, braderies et terrasses

C.4.5 Évaluation des sites et partenariats pour l'implantation du logement social, familial et abordable et appliquer des réserves foncières

PLAN 10 : AFFECTATIONS DÉTAILLÉES



LES DENSITÉS

Le cadre bâti est modulé et intègre la notion de compacité pour former le patron, le modèle à suivre afin d'atteindre un dynamisme et une rentabilité financière, fiscale et environnementale. Il appelle à une transition harmonieuse et à une échelle humaine sur l'ensemble du territoire. Permettant différentes formes de densité, il favorise l'évolution du secteur par la transformation des constructions existantes et l'insertion cohérente des nouveaux développements.

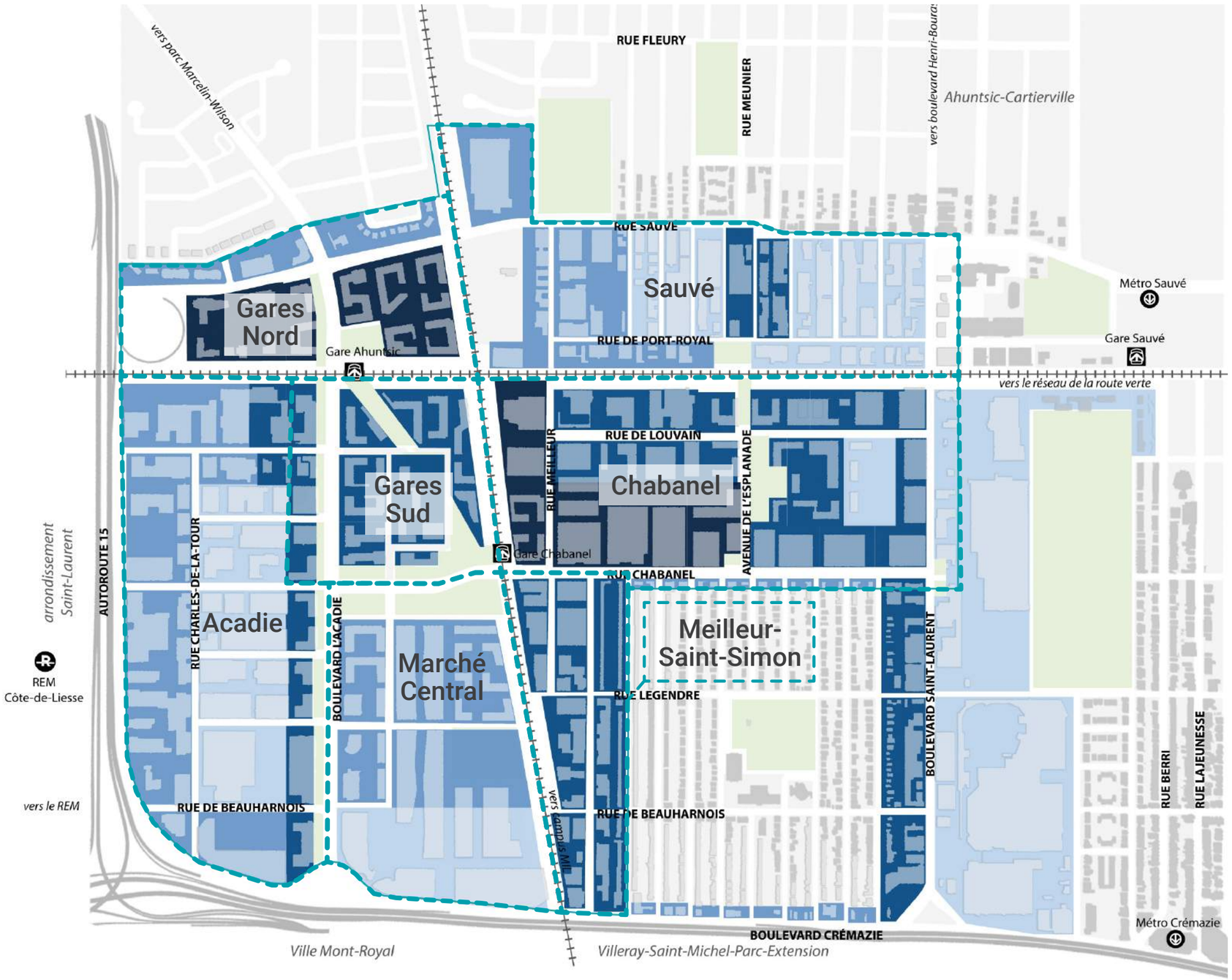
L'ensemble des interventions est indiqué au plan d'action. Voici les plus structurantes pour la mise en œuvre de cette orientation.

Interventions structurantes

C.1.1 Normes de densité minimale et maximale afin de favoriser un grain bâti compact et des cours intérieures

C.2.3 Critères d'aménagement sur la modulation des volumes et le traitement architectural

PLAN 11 : DENSITÉS ET COMPACITÉ



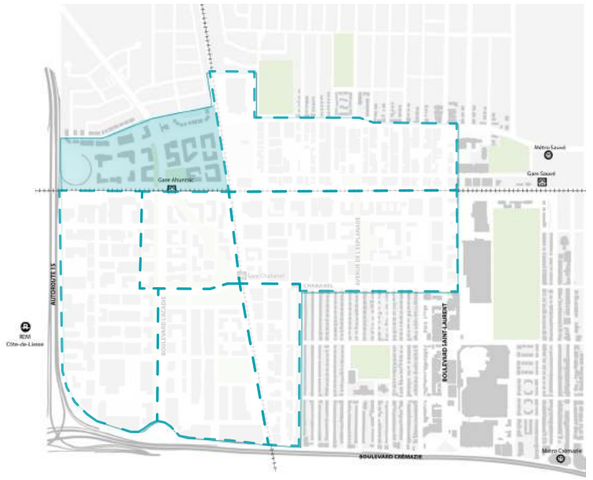
SOUS-SECTEUR DES GARES NORD

La partie nord du quartier des gares se compose principalement d'un bâti résidentiel, dans la continuité des interventions s'y étant développées au cours des dernières années. Par une mixité de typologie de bâtiments allant du multilogement de 8 étages à la maison de ville superposée, ce sous-secteur atteint la densité préconisée pour une aire TOD tout en ayant une identité de quartier à échelle humaine paisible.

La présence de placettes publiques au cœur des îlots et de commerces de proximité en rez-de-chaussée contribuera à l'animation du sous-secteur à une échelle intime et locale.

Enfin, la présence d'immeubles à vocation mixte, commerciale et bureaux, à l'intersection du boulevard de l'Acadie et de la rue Sauvé permet de prolonger l'identité urbaine pour le boulevard l'Acadie vers le nord, au-delà de la gare Ahuntsic, insufflant une part de dynamisme à cette partie de l'aire PPU.

Maison en rangée : TAK Village - DevMcgill



Multifamilial de haute densité : Projet Cité Midtown - NEUF

Rez-de-chaussée pouvant accueillir du commerce de proximité : Södra Nyhamnen - MANDAWORK

TABLEAU 1 : NOMBRE DE LOGEMENTS POTENTIELS - LES GARES NORD

TOD - Ahuntsic-Chabanel (Synthèse)	des Gares Nord		
Superficie du secteur (hectare)	**24,23**	**100%**	
Superficie d'espace vert publique (hectare)	**1,75**	**7%**	
Superfice des toits et espace vert privatif (hectare)	1,18	5%	
Superficie de résidentiel (hectare)	13,55	55,9%	2054
Superficie de mixte (hectare)	2,32	9,6%	302
Nb de logement potentiel total			**2355**
Logements abordables			471
Logements sociaux			471
Logement à l'hectare/superficie résidentielle			**148,4**
Logement à l'hectare/superficie totale			**97**
Superficie - Pôle d'emploi - commercial (hectare)	0,58	2,4%	
Superficie - Pôle d'emploi - industriel (hectare)	0,00	0,0%	
Superficie d'institutionnel (hectare)	0,00	0%	
Superficie dédiée à l'emploi	**0,58**	**2,4%**	
Voie publique et infrastructure	6,03	24,9%	

SECTEUR DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE DES GARES SUD

Le secteur, par son implantation stratégique, crée le pont entre les gares Ahuntsic et Chabanel et en fait un lieu privilégié pour développer tous les principes de quartier complet propre aux aires TOD. Dans cette optique, le bâti aux typologies diversifiées allant de 4 à 8 étages abrite une grande diversité d'usages. La forte composante résidentielle de ce secteur profite d'un cœur institutionnel structurant, d'espaces publics extérieurs généreux et d'une présence importante de commerces et de bureaux.

Les zones les plus résidentielles bénéficieront de la présence de voies de circulation interne apaisée, plus sécuritaire pour le piéton alors que les commerces et bureaux profiteront de l'effervescence des artères principales que sont le boulevard de l'Acadie et la rue Chabanel. Des mesures de mitigations des nuisancespour les bâtiments le long du boulevard Acadie seront mises en place.

Par ces interventions d'envergure, le secteur des Gares Sud est le point de rayonnement et d'attractivité de l'ensemble du secteur de planification à l'échelle de la ville.

Projet Coopérative Coteau Vert - Rosemont

Copenhagen School - C.F. Moller Architects

Quartier 54 - Rosemont

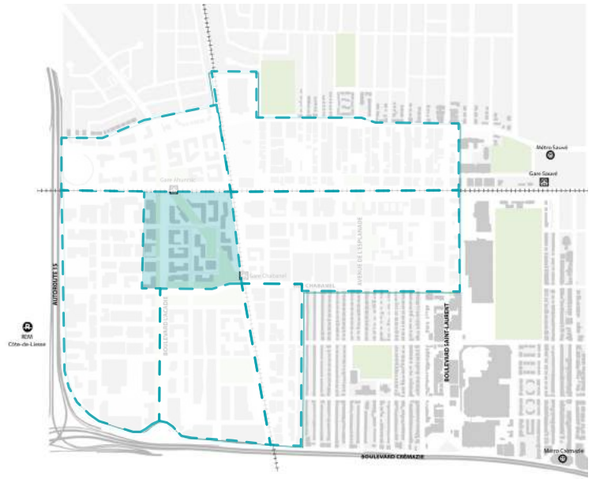


TABLEAU 2 : NOMBRE DE LOGEMENTS POTENTIELS - LES GARES SUD

TOD - Ahuntsic-Chabanel (Synthèse)	des Gares Sud		
Superficie du secteur (hectare)	**21,82**	**100%**	
Superficie d'espace vert publique (hectare)	**3,30**	**15%**	
Superfice des toits et espace vert privatif (hectare)	0,80	4%	
Superficie de résidentiel (hectare)	8,70	39,9%	1131
Superficie de mixte (hectare)	2,91	13,3%	379
Nb de logement potentiel total			**1510**
Logements abordables			302
Logements sociaux			302
Logement à l'hectare/superficie résidentielle			**130,0**
Logement à l'hectare/superficie totale			**69**
Superficie - Pôle d'emploi - commercial (hectare)	0,73	3,3%	
Superficie - Pôle d'emploi - industriel (hectare)	0,00	0,0%	
Superficie d'institutionnel (hectare)	2,40	11%	
Superficie dédiée à l'emploi	**3,13**	**3,3%**	
Voie publique et infrastructure	3,78	17,3%	

SOUS-SECTEUR DU MARCHÉ CENTRAL

Voué à une transformation majeure, le sous-secteur du Marché Central conservera tout de même, en majeure partie, sa vocation commerciale historique.

Par un bâti de densité faible à moyenne favorisant la déambulation piétonne, le secteur redéfinit le mode d'appropriation des lieux. Le nouveau Marché Central se déploie ainsi à l'image d'une allée marchande conviviale et urbaine.

Enfin, la planification du secteur du Marché central prévoit à moyen et long terme l'ajout d'une composante résidentielle.

Marché Central - Aedifica

Marché Central - Aedifica

Marché Central - Aedifica

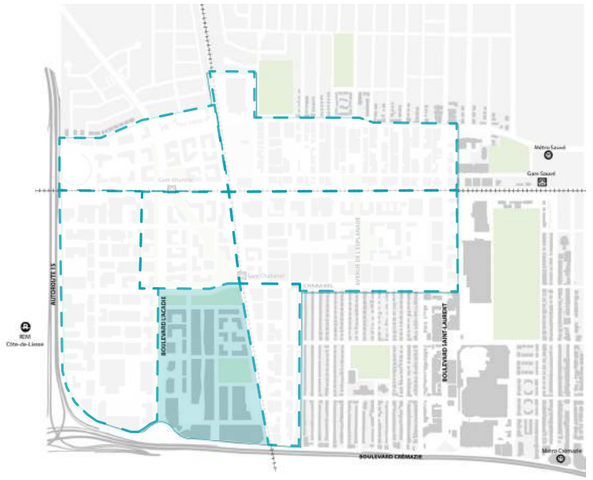


TABLEAU 3 : NOMBRE DE LOGEMENTS POTENTIELS - MARCHÉ CENTRAL

TOD - Ahuntsic-Chabanel (Synthèse)	Marché central		
Superficie du secteur (hectare)	**32,75**	**100%**	
Superficie d'espace vert publique (hectare)	**4,15**	**13%**	
Superfice des toits et espace vert privatif (hectare)	1,70	5%	
Superficie de résidentiel (hectare)	0,00	0,0%	0
Superficie de mixte (hectare)	6,89	21,0%	895
Nb de logement potentiel total			**895**
Logements abordables			179
Logements sociaux			179
Logement à l'hectare/superficie résidentielle			**130,0**
Logement à l'hectare/superficie totale			**27**
Superficie - Pôle d'emploi - commercial (hectare)	17,04	52,0%	
Superficie - Pôle d'emploi - industriel (hectare)	0,00	0,0%	
Superficie d'institutionnel (hectare)	0,00	0%	
Superficie dédiée à l'emploi	**17,04**	**52,0%**	
Voie publique et infrastructure	4,67	14,3%	

SOUS-SECTEUR ACADIE

Dans le sous-secteur Acadie, le nouveau front bâti à l'ouest du boulevard du même nom assure une transition entre la vocation d'emplois en mutation et le parc industriel plus traditionnel se déployant jusqu'à l'autoroute.

D'une densité en gradation de faible à élevée, il appelle à une évolution et la transformation des bâtiments existants vers des façades animées, des complexes attrayants et verts.

Le domaine public assurant une grande qualité paysagère et incitant au déplacement actif au cœur du secteur vient consolider les activités génératrices d'emplois et assurer un équilibre entre les différents usages.

Villa NOVA - Lachine

Technopôle Angus - SDA

Villa NOVA - Lachine

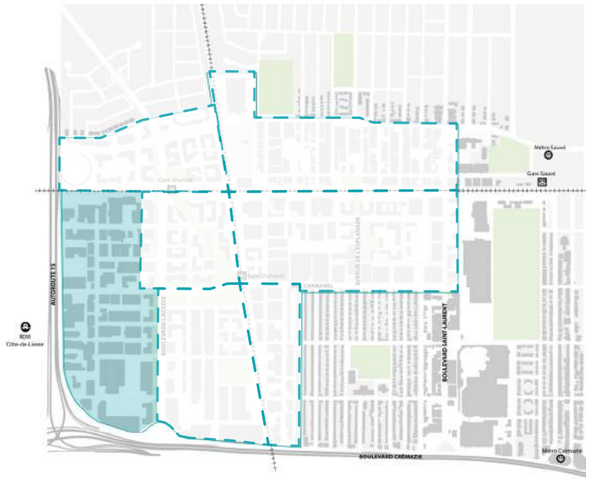


TABLEAU 4 : NOMBRE DE LOGEMENTS POTENTIELS - ACADIE

TOD - Ahuntsic-Chabanel (Synthèse)	de L'Acadie		
Superficie du secteur (hectare)	**46,60**	**100%**	
Superficie d'espace vert publique (hectare)	**2,20**	**5%**	
Superfice des toits et espace vert privatif (hectare)	1,40	3%	
Superficie de résidentiel (hectare)	0,00	0,0%	0
Superficie de mixte (hectare)	5,04	10,8%	454
Nb de logement potentiel total			**454**
Logements abordables			91
Logements sociaux			91
Logement à l'hectare/superficie résidentielle			**90,0**
Logement à l'hectare/superficie totale			**10**
Superficie - Pôle d'emploi - commercial (hectare)	9,11	19,5%	
Superficie - Pôle d'emploi - industriel (hectare)	21,20	45,5%	
Superficie d'institutionnel (hectare)	0,00	0%	
Superficie dédiée à l'emploi	**30,31**	**65,0%**	
Voie publique et infrastructure	9,05	19,4%	

SOUS-SECTEUR SAUVÉ

À vocation plutôt industrielle, le sous-secteur Sauvé confirme sa fonction de pôle d'emplois qu'il occupe avec une majorité d'activités industrielles légères.

Cependant la transformation du milieu commercial et manufacturier en cours impose de repenser les typologies industrielles afin de mieux réponde au marché et de consolider la présence d'emplois de type secondaire dans le sous-secteur.

Son cadre bâti de 2 à 6 étages déjà bien établi et structuré par des rues au gabarit montréalais typique permet d'accueillir des activités multiples. Contrairement aux autres secteurs moins structurés, le sous-secteur Sauvé se prête bien à un exercice de restauration et de requalification de certains des bâtiments le composant.

Enfin, ce cadre bâti plus harmonisé et ouvert participe à une interaction douce avec le domaine public, assurant un milieu de qualité et convivial pour les travailleurs.

ApparelB - VoidDesignOffice

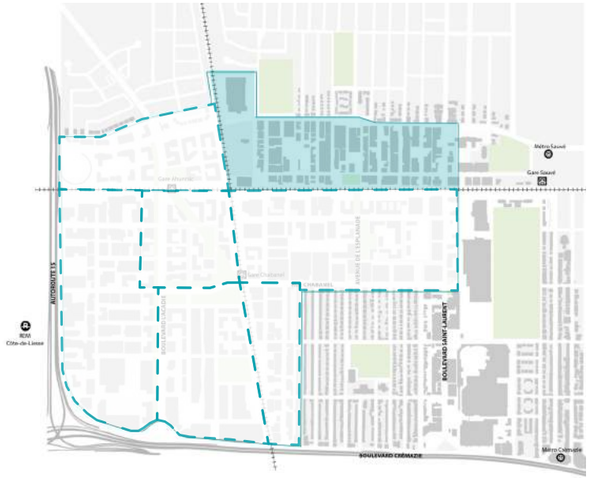


TABLEAU 5 : NOMBRE DE LOGEMENTS POTENTIELS - SAUVÉ

TOD - Ahuntsic-Chabanel (Synthèse)	Sauvé		
Superficie du secteur (hectare)	**32,23**	**100%**	
Superficie d'espace vert publique (hectare)	**0,60**	**2%**	
Superfice des toits et espace vert privatif (hectare)	0,40	1%	
Superficie de résidentiel (hectare)	6,17	19,1%	555
Superficie de mixte (hectare)	0,00	0,0%	0
Nb de logement potentiel total			**555**
Logements abordables			111
Logements sociaux			111
Logement à l'hectare/superficie résidentielle			**90,0**
Logement à l'hectare/superficie totale			**17**
Superficie - Pôle d'emploi - commercial (hectare)	4,32	13,4%	
Superficie - Pôle d'emploi - industriel (hectare)	11,00	34,1%	
Superficie d'institutionnel (hectare)	0,00	0%	
Superficie dédiée à l'emploi	**15,32**	**47,5%**	
Voie publique et infrastructure	10,14	31,5%	

Complexe 440 – Lucien L'allier

The Hive - MarkOdom Studio

SECTEUR DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE CHABANEL

Pour ce deuxième secteur de planification détaillée, une attention particulière a été portée à l'interrelation entre les nouveaux développements et le cadre bâti existant. En complémentarité des imposants gabarits existants qui participent à la signature visuelle du secteur, les nouveaux bâtiments de 6 à 8 étages sont modulés par des basilaires assurant une interaction à échelle humaine avec le domaine public.

Aussi, en profitant des terrains à requalifier qui la bordent, la rue de l'Esplanade devient l'épine dorsale, le nouveau cœur structurant du secteur Chabanel. Les usages mixtes intégrant une donnée résidentielle se concentrent principalement autour de cette nouvelle esplanade dans un souci de conservation du caractère historique de pôle d'emplois du secteur.

L'intégration d'un pôle institutionnel et d'espaces verts généreux et de qualité génère un deuxième point de rayonnement dans l'aire PPU en synergie avec le secteur des Gares Sud.

Espace Cartier - Prével

Sluseholmen, Copenhague - Artikema Architecture

MVRDV - Tansform_Moscows

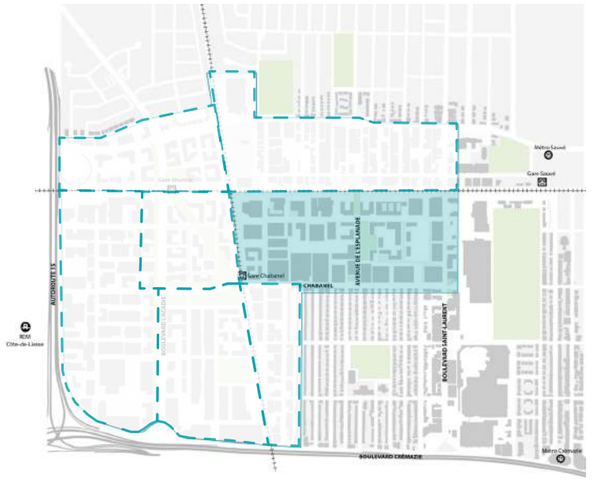


TABLEAU 6 : NOMBRE DE LOGEMENTS POTENTIELS - CHABANEL

TOD - Ahuntsic-Chabanel (Synthèse)	Chabanel		
Superficie du secteur (hectare)	**47,21**	**100%**	
Superficie d'espace vert publique (hectare)	**4,76**	**10%**	
Superfice des toits et espace vert privatif (hectare)	3,00	6%	
Superficie de résidentiel (hectare)	2,16	4,6%	475
Superficie de mixte (hectare)	13,30	28,2%	1648
Nb de logement potentiel total			**2123**
Logements abordables			425
Logements sociaux			425
Logement à l'hectare/superficie résidentielle			**137,3**
Logement à l'hectare/superficie totale			**45**
Superficie - Pôle d'emploi - commercial (hectare)	13,38	28,3%	
Superficie - Pôle d'emploi - industriel (hectare)	3,00	6,4%	
Superficie d'institutionnel (hectare)	1,69	4%	
Superficie dédiée à l'emploi	**18,07**	**34,7%**	
Voie publique et infrastructure	8,92	18,9%	

SOUS-SECTEUR MEILLEUR–SAINT-SIMON

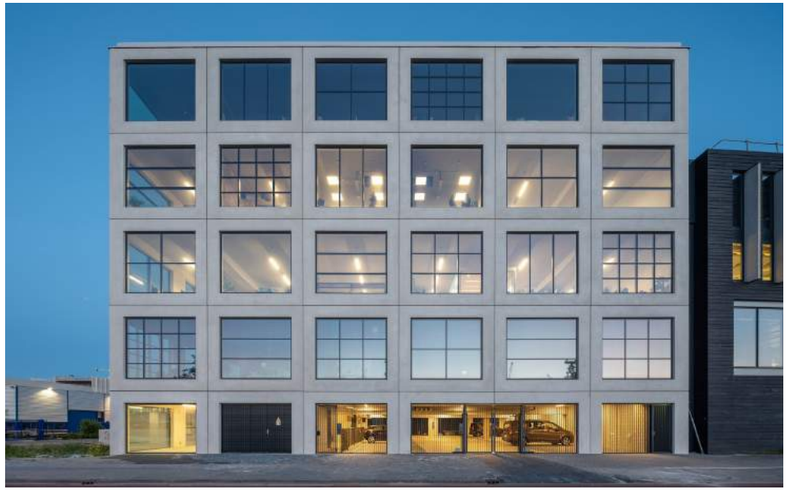
Le sous-secteur Meilleur–Saint-Simon accueille une mixité de densité élevée.

Le traitement architectural et la conversion des immeubles permettront de conserver la dichotomie des échelles et des langages architecturaux propres à ce lieu. Une attention particulière sera portée à assurer une transition harmonieuse vers le milieu construit attenant du quartier Saint-Simon.

Certains commerces de proximité auront pignon sur rue avec des rez-de-chaussée travaillés et invitants.

MVRDV - Tansform_Moscows

Projet Îlot Angus - SDA



SALT - Ossip Architecture

TABLEAU 7 : NOMBRE DE LOGEMENTS POTENTIELS - MEILLEUR-SAINT-SIMON

TOD - Ahuntsic-Chabanel (Synthèse)	Meilleur Saint-Simon		
Superficie du secteur (hectare)	**15,56**	**100%**	
Superficie d'espace vert publique (hectare)	**0,90**	**6%**	
Superfice des toits et espace vert privatif (hectare)	0,55	4%	
Superficie de résidentiel (hectare)	4,98	32,0%	647
Superficie de mixte (hectare)	4,08	26,2%	530
Nb de logement potentiel total			**1178**
Logements abordables			236
Logements sociaux			236
Logement à l'hectare/superficie résidentielle			**130,0**
Logement à l'hectare/superficie totale			**76**
Superficie - Pôle d'emploi - commercial (hectare)	2,24	14,4%	
Superficie - Pôle d'emploi - industriel (hectare)	0,00	0,0%	
Superficie d'institutionnel (hectare)	0,00	0%	
Superficie dédiée à l'emploi	**2,24**	**14,4%**	
Voie publique et infrastructure	3,36	21,6%	

D. COMMUNAUTÉ

ÉCHELLE INTIME

Une fois le tissu construit mis en place, le sentiment de communauté apparaît. Il fait référence au quartier complet favorisant un tissu social inclusif et intergénérationnel. Les projets immobiliers à venir devront favoriser l'émergence de typologies d'habitation variées pour intégrer tant des logements familiaux que des logements accessibles pour les travailleurs.

Des aménagements permanents, tels que le réaménagement des trottoirs, la création de microplacettes, renforceront le maillage culturel et social en consolidant des lieux de rassemblement de tous types et de toute ampleur.

À l'échelle locale, la communauté c'est aussi un endroit inclusif où il fait bon vivre, travailler, apprendre et se divertir. Les interventions de type événementiel et éphémère telles que les festivals de cuisine de rue, les marchés publics ou encore l'embellissement paysager par de l'art urbain tactique, engagent l'aire TOD dans le Montréal Métropole culturelle.

L'ensemble des interventions est indiqué au plan d'action. Voici les plus structurantes pour la mise en œuvre de cette orientation.

Interventions structurantes

D.1.1 Adoption de normes sur le logement abordable

D.1.3 Mise en place d'une table de concertation entre les différents acteurs et partenaires institutionnels afin de mutualiser les services et équipements publics

D.4.3 Programme de soutien aux initiatives citoyennes d'occupation et amélioration du domaine public

D.4.5 Aménagement tactique et transitoire de la place de L'Esplanade

D.5.3 Mise en valeur des passages sous les viaducs, des futurs tunnels piétons et de leurs abords : fresques, éclairage, traverses piétonnes, etc..

Colourful Sätra - MANDAWORK

Art mural sous le Virginia Bridge - Atlanta Beltline

Place publique d'une aire TOD - Ville de Candiac

Art mural dans un tunnel piéton - Atlanta Beltline

ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

La communauté offre des installations, des services et des lieux publics interactifs, animés et polyvalents et qui favorisent la santé et le bien-être collectifs.

Concrétisées en pôle communautaire, les interventions proposent la mise en place d'écoles primaires et centre d'éducation, d'équipements sportifs et de loisirs, d'agriculture urbaine, des terrains sportifs, des salles communautaires polyvalentes et la mutualisation des locaux à vocation publique et culturelle. À distance de marche, ces équipements unissent les citoyens à leur milieu de vie en reliant efficacement les commodités et quartiers avoisinants.

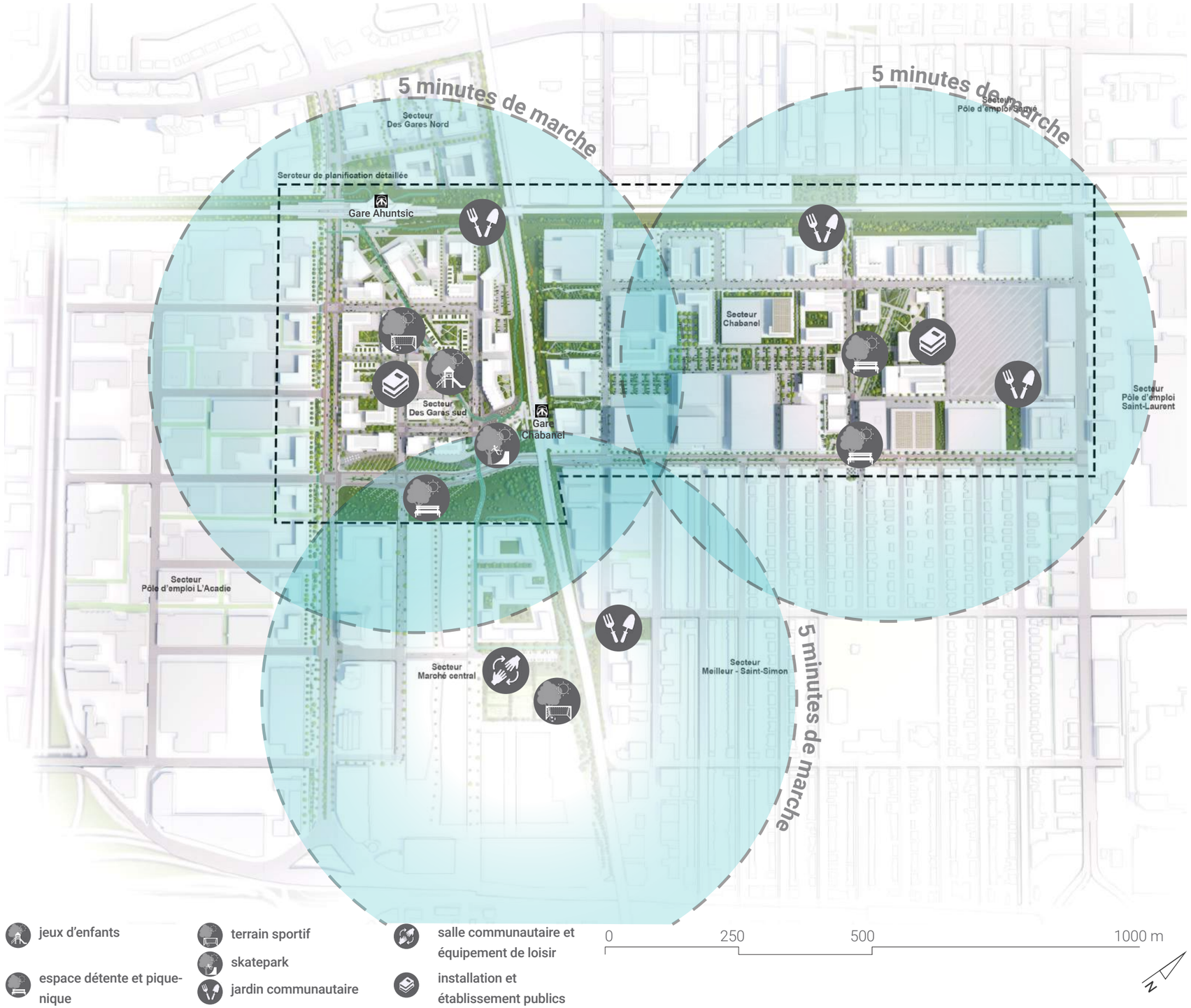
L'ensemble des interventions est indiqué au plan d'action. Voici les plus structurantes pour la mise en œuvre de cette orientation.

Interventions structurantes

D.1.4 Permettre la création de pôles à vocation publique, sportive, culturelle et institutionnelle par l'adoption de normes

D.2.1 Aménagement et implantation d'équipements de loisir de proximité

PLAN 12 : ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS



Ahuntsic-Cartierville | + HUMA

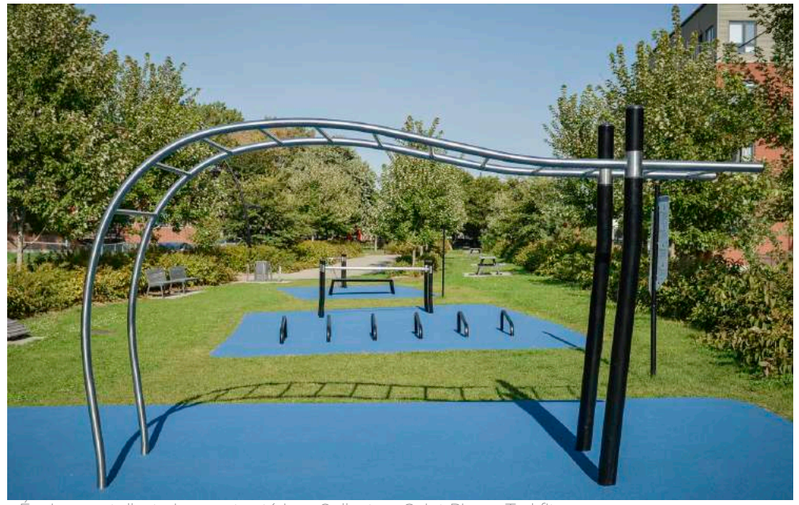
Événements spontanés et uniques

Événement de yoga, Eastside Beltline - KOP

Aménagements temporaires

Place Shamrock - Ville de Montréal

Équipement d’entrainement extérieur



Équipement d’entrainement extérieur, Collecteur Saint-Pierre- Trekfit

Jardinerie, Parc Olympique - La Pépinière

Aire de fraîcheur, rue Saint-Denis - Ville de Montréal

Sentier de marche du corridor écologique

Sentier de marche - Tourbière de Prénovel

E. MONUMENTALITÉ ET DESIGN

ÉCHELLE D'ENVERGURE

Elle s'implante dans les grands espaces disponibles pour créer un quartier des expériences et des ambiances qui tirent parti de la structure de l'espace actuel, son rythme de séquences. La monumentalité est ce qui donne une intelligibilité commune et son caractère distinctif au secteur de planification. Il s'agit d'en profiter pour établir une vocation d'excellence de résilience, d'atténuation des changements climatiques, le tout dans la construction d'un quartier innovant vert et exemplaire en terme de qualité en architecture et design.

L'échelle met en valeur les grands gabarits existants pour en faire des projets signature et pour accorder une attention particulière au traitement de l'interface avec le domaine public. Les interventions invitent à de grands gestes et à la mise en œuvre de projets spéciaux d'envergure sur le domaine public, notamment des fresques monumentales, l'aménagement de grands parcs, le réaménagement des entrées de ville et la construction d'une infrastructure distinctive de mobilité active.

L'ensemble des interventions est indiqué au plan d'action. Voici les plus structurantes pour la mise en œuvre de cette orientation.

Interventions structurantes

E.1.1 Normes sur les toits verts et toitures blanches

E.1.2 Normes d'écoconception des bâtiments

E.2.6 Aménagement de la passerelle monumentale de mobilité active au-dessus de Chabanel pour connecter le sous-secteur des Gares Sud et celui du Marché Central

E.3.1 Critères d'aménagement sur les liens entre les espaces privés et semi-privés

E.4.1 Programme d'art urbain et de murales permanents et d'envergure dans les espaces dédiés

Design distinctif du domaine public

Place publique distinctive, Gare Vinge, Henning Larsen Architects - World Landscape Architecture

Murale d'envergure et identitaire, Cent motifs, Un paysage - Annie Hamel

E.4.3 Réaménagement des entrées de villes et des parvis publics : Acadie, Chabanel, Esplanade

E.5.2 Aménagement du lien piéton entre les deux gares

E.5.5 Concours de design pour l'aménagement des espaces publics et du domaine public dans une optique de conception d'une signature visuelle distinctive

Grande passerelle distinctive de mobilité active

Passerelle active, The Bicyle Snake, Ville de Copenhague - Dissing+Weitling

Passerelle active - Anantachat / Shutterstock

4 PLANIFICATION DÉTAILLÉE

En raison du caractère plus évolutif de certaines parties du territoire, certains sous-secteurs font l'objet d'une planification détaillée. Ayant un rôle prédominant dans le remaillage de l'aire TOD, les secteurs de planification détaillée des Gares Sud et Chabanel sont détaillés quant aux interventions sur le domaine public.

Cette planification détaillée permettra au PPU des Gares Ahuntsic et Chabanel d'assurer une mise en œuvre rapide et concertée des interventions structurantes à mettre en place afin d'assurer le redéveloppement du secteur.

SECTEUR DES GARES SUD

PERSPECTIVE DES PROPOSITIONS 2040

Ahuntsic-Cartierville | AU ATELIER URBAIN + HUMA

4.1 SECTEUR GARES SUD

AMÉNAGEMENTS PUBLICS

Les interventions sur le domaine public sont d'envergures. Au cœur de l'aire du PPU, un traitement architectural à échelle humaine et une mixité créent un pôle urbain.

Interventions spécifiques au secteur

A.3.7 Réaménagement du boulevard de l'Acadie (Réaménagement du terre-plein central, corridor de verdure, contre-allée, fosse de plantation)

A.5.1 Aménagement d'espaces semi-publics participatifs et de jardins communautaires, notamment dans les corridors de biodiversité

B.2.3 Aménagement de rues partagées et de ruelles vertes et piétonnes

B.4.3 Améliorer la voie réservée express de transport en commun sur le boulevard de l'Acadie

B.5.1 Réaménagement des boulevards de l'Acadie et Saint-Laurent ainsi que de la rue Chabanel en rue complète (tous types de transport)

D.1.4 Création de deux pôles institutionnels priorisant l'implantation des usages à caractère public, sportif, culturel et institutionnel au règlement de zonage

D.1.6 Implantation d'une école primaire au centre du secteur des Gares Sud

E.2.6 Aménagement de la passerelle de mobilité active sur la rue Chabanel

E.3.2 Aménagement d'un grand espace vert central à l'intersection de la rue Chabanel et du boulevard de l'Acadie

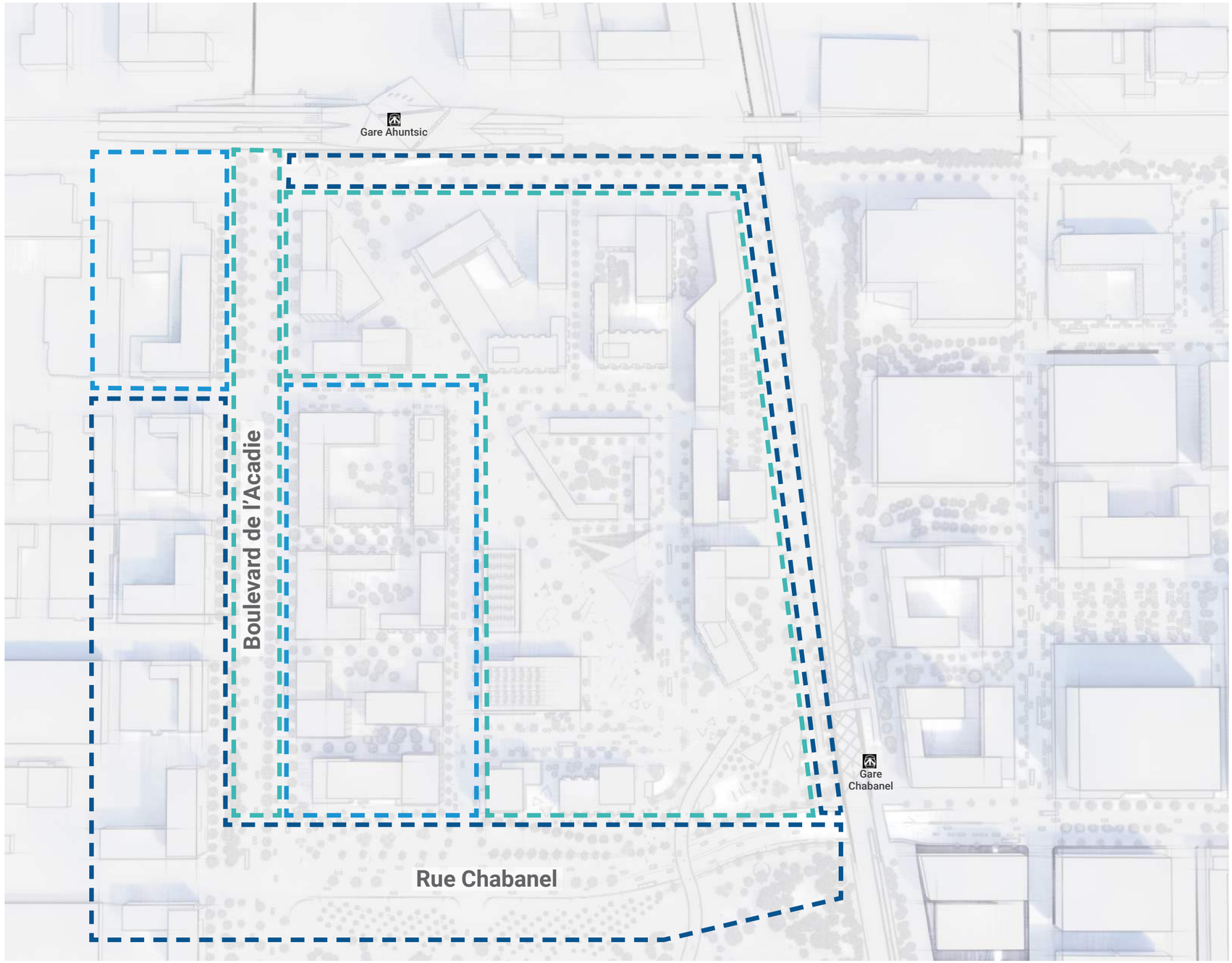
E.5.2 Aménagement du lien piéton entre les deux gares pour marquer distinctement le cœur du secteur Gares Sud, lieu de convergence des multiples utilisateurs du site

PLAN 13 : ESPACES PUBLICS - GARES SUD

PROGRAMME FONCTIONNEL ET QUANTITATIF

Superficie totale	21,82 hectares	100%
Parcs et espaces verts	2,35 hectares	10,8%
Nombre de logements (Résidentie)	1 131 Logements	39,9%
Nombre de logements (Mixte)	379 Logements	13,3%
Total	1 510 Logements	
(20-20-20) : 302 / 302 /302		
Pôle d'emploi - commercial	0,73 hectares	3,3%
Pôle d'emploi - industriel (hectare)	0,00 hectares	0,0%
Superficie - institutionnel	2,40 hectares	11,0%
Emprise publique et espace non aménagé	4,73 hectares	21,7%

PLAN 14 : PHASAGE DU REDÉVELOPPEMENT IMMOBILIER - GARES SUD



SECTEUR DES GARES SUD

PERSPECTIVE DES PROPOSITIONS 2040

Ahuntsic-Cartierville | AU L'ATELIER URBAIN + HUMA

SECTEUR CHABANEL

PERSPECTIVE DES PROPOSITIONS 2040

4.2 SECTEUR CHABANEL

AMÉNAGEMENTS PUBLICS

Les interventions sur le domaine public consistent à redonner place aux cheminements piétons et à des activités de mise en valeur de la nature.

Interventions spécifiques au secteur

A.5.1 Aménagement d'espaces semi-publics participatifs et de jardins communautaires, notamment dans les corridors de biodiversité

B.2.3 Aménagement de rues partagées et de ruelles vertes et piétonnes

B.2.4 Réaménagement de l'avenue de l'Esplanade en une rue partagée en chicane (parachèvement de la piste cyclable, redistribution du stationnement sur rue, élargissement des trottoirs, plantation d'arbres, installation de mobilier urbain, etc.)

B.5.1 Réaménagement des boulevards de l'Acadie et Saint-Laurent ainsi que de la rue Chabanel en rue complète (tous types de transport)

D.1.4 Création de deux pôles institutionnels priorisant l'implantation des usages à caractère public, sportif, culturel et institutionnel au règlement de zonage

D.2.1 Aménagement et implantation d'équipements de loisir de proximité (terrain sportif, bibliothèque, piscine, jardins communautaires, anneau de glace)

D.2.2 Création d'un pôle de formation professionnelle et d'emplois dans le sous-secteur Chabanel

D.4.2 Aménagement favorisant la piétonnisation temporaire du domaine public lors des événements dans les sous-secteurs Marché Central et Chabanel

PLAN 15 : ESPACES PUBLICS - CHABANEL

0 125 250 m

D.4.5 Verdissement et aménagements tactiques transitoires à la place de l'Esplanade : aire de rencontre, terrasses, pots de plantations, mobilier, marquage au sol, kiosques, supports à vélos, etc.

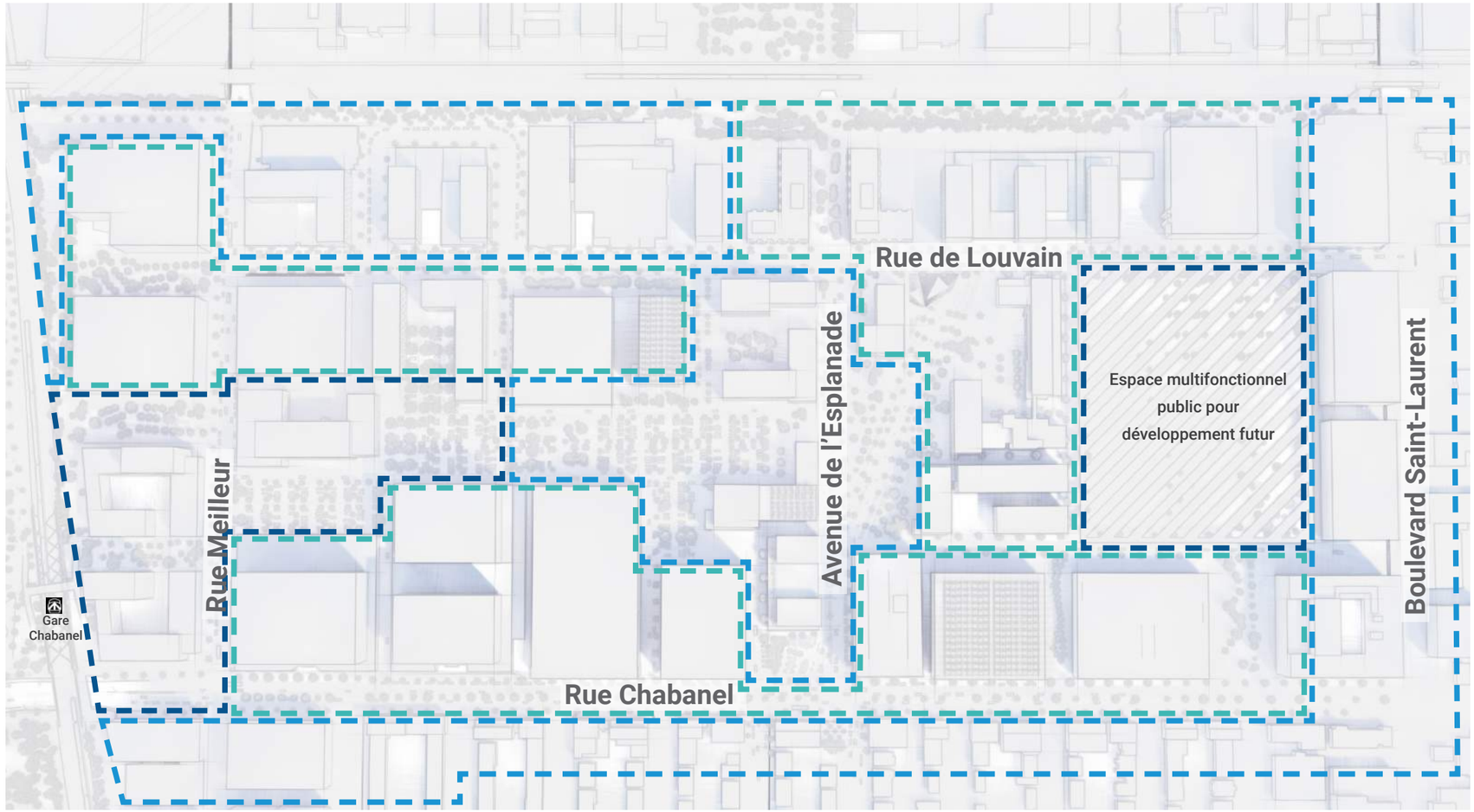
E.3.3 Aménagement d'un grand espace vert sur le côté est de l'avenue de l'Esplanade

E.4.3 Réaménagement des entrées de villes et des intersections : Acadie, Chabanel, Esplanade

PROGRAMME FONCTIONNEL ET QUANTITATIF

Parcs et espaces verts	Parcs et espaces verts
Nombre de logements (Résidentie)	Nombre de logements (Résidentie)
Nombre de logements (Mixte)	Nombre de logement (Mixte)
Total	Total
(20-20-20) : 302 / 302 /302	(20-20-20 : 425 / 425 / 425)
Pôle d'emploi - commercial	Pôle d'emploi - commercial
Pôle d'emploi - industriel (hectare)	d'emploi - industriel (hectare)
Superficie - institutionnel	Superficie - institutionnel
Emprise publique et espace non aménagé	ique et espace non aménagé

PLAN 16 : PHASAGE DU REDÉVELOPPEMENT IMMOBILIER - CHABANEL



AVENUE DE L'ESPLANADE (VERS LE NORD)
PERSPECTIVE DES PROPOSITIONS 2040

Ahuntsic-Cartierville

POTENTIEL DE REQUALIFICATION ET DE REDÉVELOPPEMENT

La période 2010-2020 a permis une effervescence du marché immobilier dans l'ensemble des secteurs résidentiels, commerciaux et même industriels, permettant l'émergence de nouveaux mégas projets dans la région montréalaise. Or, le secteur de PPU des Gares Ahuntsic et Chabanel permettra la mise en place de mesures assurant : l'accessibilité au site, le verdissement du domaine public ainsi que l'ajout de logements et la mixité des usages positionnant le secteur du District central comme un important joueur dans l'attractivité du développement économique.

Ainsi, le secteur du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel tente à présent de se diversifier et d'entamer un virage en matière de mobilité afin de limiter sa dépendance à l'automobile, d'améliorer son potentiel de développement ainsi que sa résilience aux fluctuations économiques mondiales.

Malgré tout, la transformation de 31,8% du territoire permettrant l'habitation permettra la préservation de 40% du territoire à une affectation dédiée uniquement aux secteurs d'emploi permettra de conserver le rôle du District Central comme un pôle économique d'importance. Ainsi, l'apport de cette mixité des usages à travers un fin maillage des différentes fonctions urbaines permettra au quartier une transition douce vers un quartier complet et un redéveloppement organique en phase avec les investissements en infrastructures.

Un pôle économique d'importance

Le secteur joue un rôle important dans la vitalité économique de la région de Montréal avec plus de 25 millions de pieds carrés d'espaces d'affaires. Toutefois, en 2020, près de 5 millions de pieds carrés étaient disponibles soit un taux d'inoccupation de plus de 20%. Le secteur de 3 km^2 se trouve en compétition directe avec de nouveaux pôles en émergence tels que le Mile-End et le Mile-Ex et même les pôles d'Anjou et du Technoparc Saint-Laurent.

Afin de respecter l'objectif de la SDC District Central d'ajouter entre 25 000 à 40 000 travailleurs d'ici 15 ans, il est impératif de prévoir au PPU la requalification de plus d'un million de pieds carrés de terrain vacant à valoriser. Ainsi la planification détaillée du PPU prévoira, sur un intervalle de 20 ans, le redéveloppement de 70,1 hectares de terrain sur l'ensemble du territoire en de nouveaux projets de type résidentiels ou mixtes. Cet apport permettra d'assurer l'occupation des 5 millions de pieds carrés actuellement vacants dans le secteur.

En sommes, cet investissement total de plus de 4,5 milliards de dollars offrira 9,25 millions de pieds carrés destinés à l'habitation, représentant environ 9000 logements de toutes tailles et l'ajouter 7,8 millions de pieds carrés commerciaux additionnels.

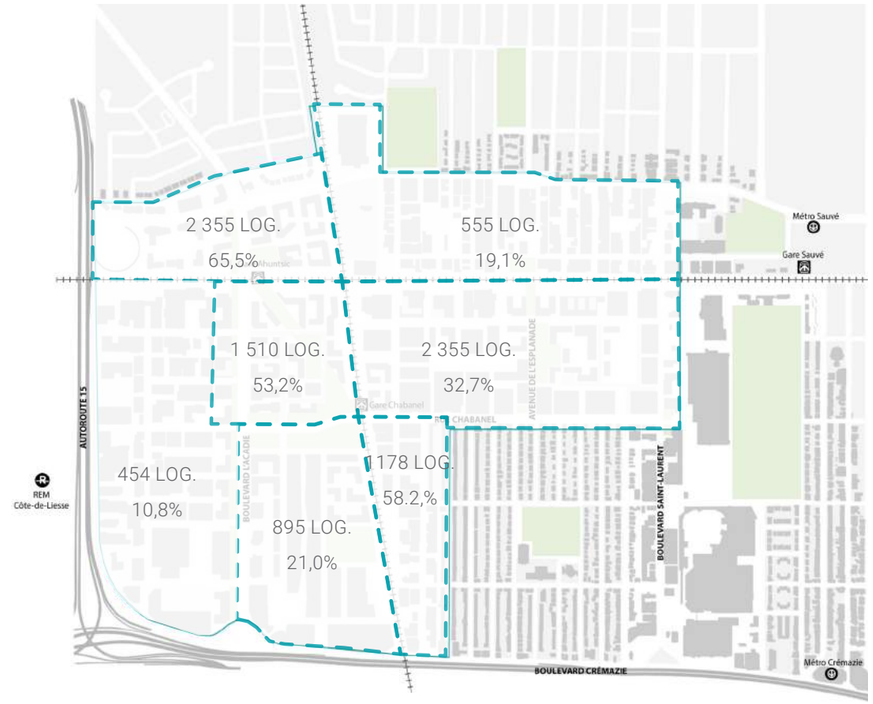


TABLEAU 8 : PROGRAMME QUANTITATIF DES SOUS-SECTEURS DES GARES SUD ET CHABANEL AINSI QUE DE L'ENSEMBLE DES SEPT SOUS-SECTEURS

TOD - Ahuntsic-Chabanel (Synthèse)	des Gares Sud			Chabanel			TOTAL (7 secteurs)	
Superficie du secteur (hectare)	**21,82**	**100%**		**47,21**	**100%**		**220,40**	**100%**
Superficie d'espace vert publique (hectare)	**3,30**	**15%**		**4,76**	**10%**		**0,00**	**0%**
Superfice des toits et espace vert privatif (hectare)	0,80	4%		3,00	6%		9,03	4%
Superficie de résidentiel (hectare)	8,70	39,9%	1131	2,16	4,6%	475	35,56	16,1%
Superficie de mixte (hectare)	2,91	13,3%	379	13,30	28,2%	1648	34,54	15,7%
Nb de logement potentiel total			**1510**			**2123**	**9070**	
Logements abordables			302			425	1814	
Logements sociaux			302			425	1814	
Logement à l'hectare/superficie résidentielle			**130,0**			**137,3**	**129,4**	
Logement à l'hectare/superficie totale			**69**			**45**	**41**	
Superficie - Pôle d'emploi - commercial (hectare)	0,73	3,3%		13,38	28,3%		47,40	21,5%
Superficie - Pôle d'emploi - industriel (hectare)	0,00	0,0%		3,00	6,4%		35,20	16,0%
Superficie d'institutionnel (hectare)	2,40	11%		1,69	4%		4,09	1,9%
Superficie dédiée à l'emploi	**3,13**	**3,3%**		**18,07**	**34,7%**		86,69	39,3%
Voie publique et infrastructure	3,78	17,3%		8,92	18,9%		45,95	20,8%

Logements potentiellement constructibles et valeur foncière estimée

Bien que les deux secteurs de planification détaillée présentent des problématiques différentes et un cadre bâti qui leur est propre, une stratégie commune de redéveloppement résidentiel et mixte (9000 logements sur 20 ans) des friches et espaces sous-utilisés est nécessaire au dynamisme ainsi qu'à la vitalité économique du TOD. Ainsi, le secteur de PPU des Gares Ahuntsic et Chabanel représente un potentiel de développement immobilier de plus de 4,5 milliards de dollars sur 20 ans.

Méthodologie

La présente section établit donc les superficies de terrain pouvant faire l'objet de projets immobiliers résidentiels ou mixtes et de redéveloppement commercial, ainsi que la superficie plancher potentielle et la valeur foncière susceptible d'être générée par ces derniers.

Bien que le schéma d'aménagement ainsi que le Plan métropolitain d'aménagement (PMAD) de la CMM de Montréal ne prévoient qu'une densité minimale de 80 logements par hectare la réalité d'un arrondissement central sur l'île de Montréal ainsi que la proximité d'autres réseaux de transport structurant (métro, REM) nous amène à réviser les seuils de densité à la hausse aux fins de calcul de potentiel de développement.

Les données concernant les terrains à redévelopper à des fins commerciales proviennent des données de base cartographiques d'utilisation du sol de la Ville de Montréal et correspondent aux secteurs vacants ou en friche ainsi qu'aux secteurs commerciaux à faible densité et leurs aires de stationnement.

Ces données ont été traitées afin de calculer les aires offrant un potentiel de redéveloppement et de densification (terrains vacants et bâtiments reconvertis). Le calcul du nombre de logements potentiel a été fixé selon le barème suivant :

- Faible densité (secteur déjà construit) - 60 logements / hectare
- Moyenne densité - 90 logements / hectare
- Forte densité - 130 logements / hectare
- Très forte densité - 220 logements / hectare

L'estimation de la valeur foncière générée par les logements potentiels a été établie à partir des données résidentielles disponibles en 2019 et les projections 2020 identifiées par groupe Altus lors du rapport de mise à jour économique annuel 2019.

TABLEAU 9 : RETOMBÉES FISCALES ANTICIPÉES

Secteur des Gares Sud					
			superficie plancher (pi2)	**Valeur foncière ($)***	**Taxe potentielle (annualisée)****
Superficie du secteur (hectare)	**21,82**	**100%**			
Superficie dédiée au résidentiel	**11,61**	**53,2%**			
Nb de logement potentiel total		**1510**	1 539 751	**611 371 800 $**	**5 155 698 $**
Logements traditionnels		906	905 736	**407 581 200 $**	3 437 132 $
Logements abordables		302	271 721	**95 102 280 $**	801 998 $
Logements sociaux		302	362 294	**108 688 320 $**	916 569 $
Logement à l'hectare/superficie résidentielle		**130,0**			
Logement à l'hectare/superficie total		**69**			
Superficie totale dédiée à l'emploi	3,13	14,3%			
Superficie dédiée à l'emploi redéveloppée (taux 20%)	**0,63**	**2,9%**	323 227	**40 403 413 $**	**1 469 674 $**
Secteur Chabanel					
			superficie plancher (pi2)	**Valeur foncière ($)***	**Taxe potentielle (annualisée)****
Superficie du secteur (hectare)	**47,21**	**100%**			
Superficie dédiée au résidentiel	**15,46**	**32,7%**			
Nb de logement potentiel total		**2123**	2 165 266	**859 738 050 $**	**7 250 171 $**
Logements traditionnels		1274	1 273 686	**573 158 700 $**	4 833 447 $
Logements abordables		425	382 106	**133 737 030 $**	1 127 804 $
Logements sociaux		425	509 474	**152 842 320 $**	1 288 919 $
Logement à l'hectare/superficie résidentielle		**137,3**			
Logement à l'hectare/superficie total		**45**			
Superficie totale dédiée à l'emploi	18,07	38,3%			
Superficie dédiée à l'emploi redéveloppée (taux 20%)	**3,61**	**7,7%**	1 867 237	**233 404 624 $**	**8 490 093 $**
TOTAL (7 secteurs)					
			superficie plancher (pi2)	**Valeur foncière ($)***	**Taxe potentielle (annualisée)****
Superficie du secteur (hectare)	**220,40**	**100%**			
Superficie dédiée au résidentiel	**70,10**	**31,8%**			
Nb de logement potentiel total		**9070**	9 251 002	**3 673 192 050 $**	**30 976 029 $**
Logements traditionnels		5442	5 441 766	**2 448 794 700 $**	20 650 686 $
Logements abordables		1814	1 632 530	**571 385 430 $**	4 818 493 $
Logements sociaux		1814	2 176 706	**653 011 920 $**	5 506 850 $
Logement à l'hectare/superficie résidentielle		**129,4**			
Logement à l'hectare/superficie total		**41**			
Superficie totale dédiée à l'emploi	99,99	45,4%			
Superficie dédiée à l'emploi redéveloppée (taux 20%)	**20,00**	**9,1%**	7 749 240	**968 655 025 $**	**35 234 827 $**

*En fonction des moyennes de valeurs du marché immobilier - Construction neuve pour le secteur - 2020

**Selon les taux en vigueur à l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville - 2020

4.3 STATIONNEMENT

UNE DOUBLE DYNAMIQUE

En regard de la mobilité, la question du stationnement est un incontournable dans la planification des milieux urbains avec son potentiel de réguler les comportements et de participer au report modal. Avec près de 25 millions de pieds carrés bâtis actuellement construits, l'aire du PPU comprend 30 hectares d'espaces de stationnement hors rue, correspondant à environ 10 000 cases et à 15% de l'ensemble du territoire. À cela s'ajoutent plus de 2100 cases intérieures, pour un total d'environ 12 100 cases de stationnement en terrain privé. Ayant un impact à la fois sur la qualité du développement et sur les revenus fonciers engendrés par les investissements et infrastructures, la gestion du stationnement est d'autant plus importante pour assurer son intégration harmonieuse avec l'environnement et participer à la lutte aux changements climatiques.

Les mesures de gestion du stationnement proposées pour les secteurs de planification détaillée du secteur des Gares Sud et de Chabanel doivent également composer avec deux dynamiques aux polarités différentes. En effet, dans le premier secteur, la perception de l'espace démontre un surplus d'espace dédié au stationnement, notamment de surface, alors que dans le deuxième secteur, il y aurait un manque d'espace afin de desservir les bureaux et commerces de la rue Chabanel.

Le stationnement présentant des enjeux au niveau de l'attractivité économique, de l'effet d'îlot de chaleur, de gestion des eaux de ruissellement et de sécurité piétonne, l'aménagement écologique des aires de stationnement s'impose plus que jamais dans les milieux urbains. Ainsi, les propositions répondront aux objectifs suivants :

1. Répondre à la demande en stationnement en favorisant l'optimisation de l'espace et la réduction de l'empreinte au sol ;
2. Soutenir la démonstration d'infrastructures vertes dans le secteur en lien avec la biodiversité, la lutte aux îlots de chaleur et la gestion optimale des eaux de pluie et de ruissellement ;
3. Proposer des solutions durables, esthétiques et efficaces pour assurer l'amélioration du cadre de vie et la sécurité piétonne ;
4. Promouvoir la présence des transports alternatifs à l'automobile individuelle.

Stationnement écologique CLSC Rosemont - Aedifica

Bassin de biorétention, Habitations Jeanne-Mance - Ville de Montréal

Stationnement écologique, Siège social Ericsson, - Arrondissement Saint-Laurent

RÉFORME DE LA GESTION DU STATIONNEMENT

Dans le contexte de requalification urbaine, il est nécessaire d'amorcer une réforme quant à la gestion du stationnement et d'aborder la réflexion sur la réglementation entourant l'aménagement de ces espaces.

Stratégies - Normes générales :

4.3.1 Adapter les exigences de stationnement en fonction de l'offre en transport en commun. Le nombre de cases minimal exigé et maximal autorisé est réduit de 40 % à moins de 200 m d'une infrastructure de transport collectif structurante et de 30 % à moins de 500 m d'une telle infrastructure ;

4.3.2 Réduire le nombre de cases de stationnement minimal exigé pour certains usages ;

4.3.3 Optimiser l'espace alloué aux commerces et aux résidences et récupérer l'espace au sol afin de consolider la trame urbaine en permettant la réduction du nombre minimal de cases exigé par la mutualisation des espaces entre les différents usages dans un même immeuble et entre différents immeubles ;

4.3.4 Réduire la dimension minimale des cases à 2,4 mètres sur 5,0 mètres et prescrire une dimension maximale ;

4.3.5 Pour les aires de stationnement de surface, prévoir une partie des aménagements convertibles pour accueillir des événements au besoin ;

4.3.6 Privilégier davantage le stationnement souterrain :

- Toutes les cases de stationnement des projets d'habitations multifamiliales de plus de 8 logements doivent être souterraines, à l'exception des cases réservées aux visiteurs ;
- Toutes les cases de stationnement des projets mixtes doivent être souterraines, à l'exception des cases réservées aux visiteurs ;
- Toutes les cases de stationnement des projets industriels et commerciaux doivent être souterraines lorsque le nombre de cases est supérieur à 125 % du minimum exigé.

Stratégies - Aménagement durable et sécurité :

4.3.7 Se référer au guide normatif BNQ 3019-190 pour l'aménagement minimal des aires de stationnement de surface ;

4.3.8 Exiger un pourcentage minimal de canopée au-dessus des surfaces de stationnement (40 %) ;

4.3.9 Exiger des matériaux de revêtement dont l'indice de réflectance solaire est élevé et de plus de 29 ou des matériaux perméables, tel que le pavé alvéolé, revêtement à base végétale ou de couleur claire à joint perméable favorisant l'infiltration des eaux de pluie ;

4.3.10 Exiger une gestion in situ des eaux de pluie et de ruissellement par des mesures de biorétention, la rétention et l'infiltration pour les aires de stationnement de plus de 20 cases ;

4.3.11 Exiger le verdissement de toute aire de stationnement de surface, notamment par l'aménagement, afin que toute série de 20 cases de stationnement soit bordée ou séparée par un îlot de verdure et que les abords de l'aire soient également verdis ;

4.3.12 Exiger une variété d'essences de plantation pour favoriser la biodiversité ;

4.3.13 Exiger une dimension et un volume minimal pour les fosses de plantation ;

4.3.14 Exiger, dans toutes les aires de stationnement souterraines comme de surface, des allées piétonnes sécuritaires, en plus d'entre le bâtiment et la rue pour les aménagements de surface ;

4.3.15 Exiger pour le stationnement souterrain qu'il soit intégré architecturalement à même l'immeuble et soit accessible par des entrées discrètes.

Stratégies - Transport alternatif :

4.3.16 Exiger un nombre minimal de stationnements pour vélos de courte et longue durée, selon l'usage, l'équivalent de 5% du nombre de cases de stationnement ;

4.3.17 Exiger un ratio de cases de stationnement dédiées à l'autopartage ;

4.3.18 Exiger un ratio de cases de stationnement dédiées au chargement de véhicule électrique.

Stratégies- Gestion et informations :

4.3.19 Assurer une tarification en fonction de la demande sur rue et hors rue ;

4.3.20 Assurer la gestion du stationnement en intégrant les principes de la ville intelligente et l'introduction d'un affichage dynamique ;

4.3.21 Exiger la réalisation d'un plan de gestion de déplacement pour les projets de stationnement de 100 cases et plus et de sa mise à jour aux trois ans (programme visant à mettre en place des initiatives favorisant les solutions de rechange à l'autosolo).

Places de stationnement dédiées au chargement de véhicule électrique - CRE-Montréal

DISTRIBUTION DU STATIONNEMENT POTENTIEL

PLAN 17 : DISTRIBUTION DU STATIONNEMENT POTENTIEL

TABLEAU 10 : NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT PLANIFIÉ - GARES SUD

Secteur de planification	Typologie	Nombre de cases
Secteur des Gares sud		4 466
	Stationnement commercial souterrain	1 322
	Stationnement mixte souterrain	1 056
	Stationnement résidentiel souterrain	1 396
	Stationnement institutionnel souterrain	488
	Stationnement mixte de surface végétalisé	64
	Stationnement sur rue	140

TABLEAU 11 : NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT PLANIFIÉ - CHABANEL

Secteur de planification	Typologie	Nombre de cases
Secteur Chabanel		5 802
	Stationnement commercial souterrain	1 882
	Stationnement mixte souterrain	432
	Stationnement résidentiel souterrain	1 648
	Stationnement institutionnel souterrain	570
	Stationnement mixte de surface végétalisé	858
	Stationnement sur rue	413

5 CATALOGUE DES AMÉNAGEMENTS

Cinq grands thèmes : Trame verte, Mobilité, Compacité et mixité, Communauté et Monumentalité, divisés en trois échelles : monumentale, interstitielle et intime. Ces échelles viennent redistribuer le design, le mobilier et la matérialité à travers les interventions afin de retisser l'humain avec l'humain, ainsi qu'avec son quartier et sa ville.

Ce catalogue offre des propositions conceptuelles non exhaustives de l'aménagement démontrant le potentiel de design du domaine public en faisant la promotion du passé textile du secteur et permettant la réappropriation des espaces publics aux citoyens à l'aide du mobilier urbain.

5.1 CATALOGUE DES AMÉNAGEMENTS

APPROCHE CONCEPTUELLE & TRADUCTION DANS LE DESIGN

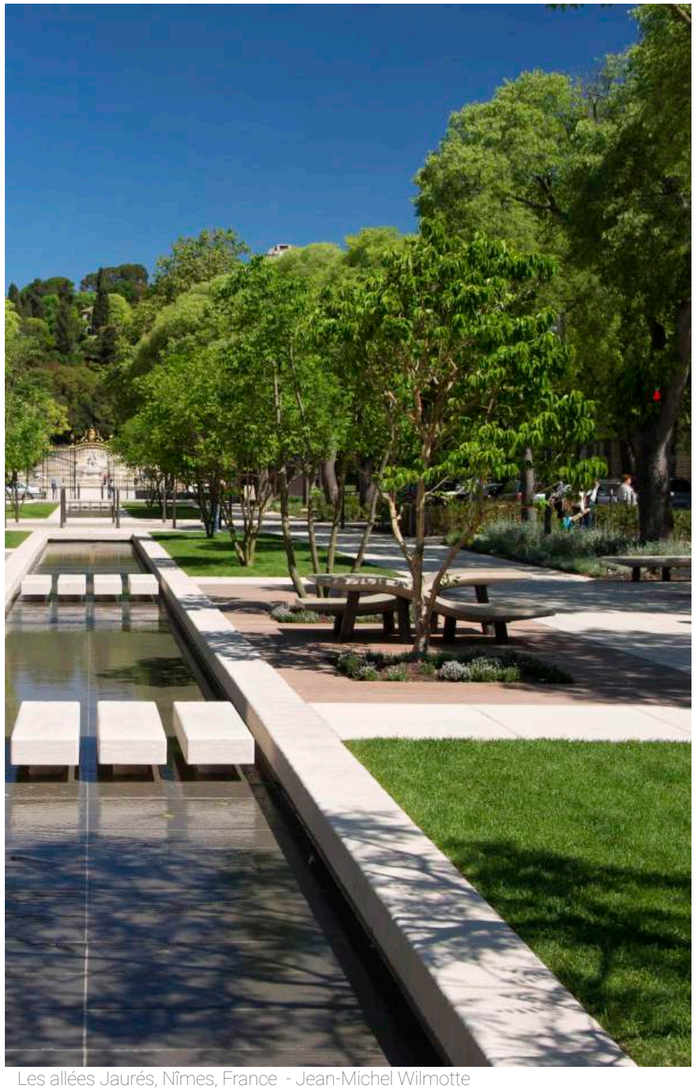
L'approche conceptuelle appelle à une réflexion du tissu urbain, de sa fibre et du maillage afin de reconnecter le quartier dans un ensemble cohérent et inspirant.

Cette métaphore vient donner une narration à la création d'une vie de quartier dans le TOD des gares Ahuntsic et Chabanel. Elle s'inspire de son passé de quartier de l'industrie textile, s'appuie sur son titre de cité de la mode en 1960, et joue sur le fait qu'aujourd'hui, de nombreuses entreprises de cybercommerce de vêtements ont choisi ce quartier pour s'établir.

Chercher la continuité, du quartier au détail

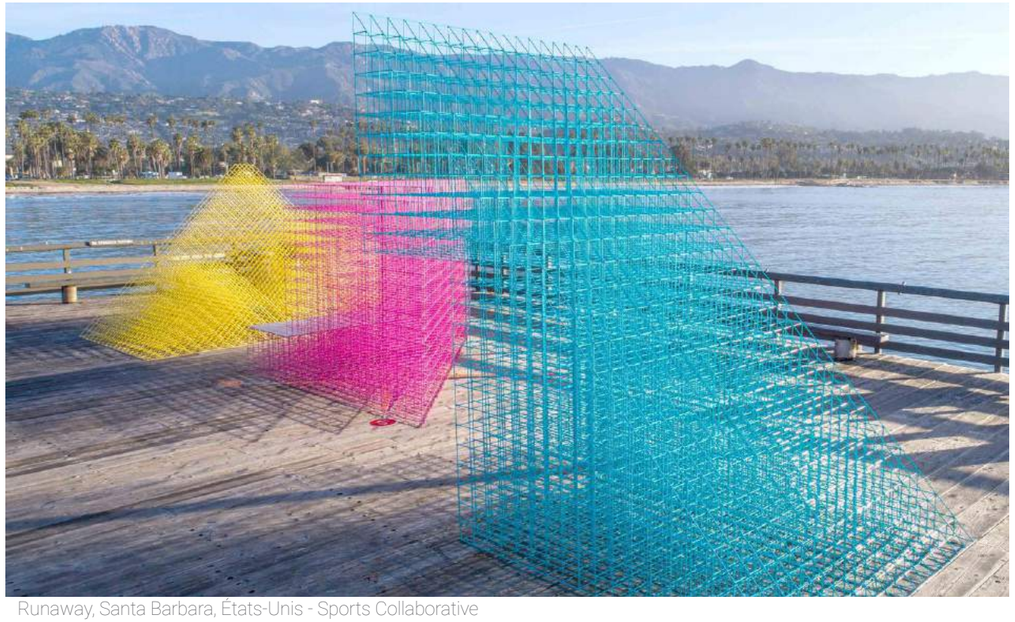
Le quartier a été réfléchi en 3 échelles. Chaque échelle aborde le tissage d'une façon différente. Se basant sur l'historique industriel de Chabanel, le narratif du tissage se répand dans les sous-secteurs, chacun appuyant et ancrant les étapes pour que les gens fréquentent le quartier, s'y divertissent, y travaillent, y vivent et développent à son égard un sentiment d'appartenance.

Le design urbain, le mobilier et la matérialité créent des espaces pour encourager et favoriser ce processus d'appropriation.



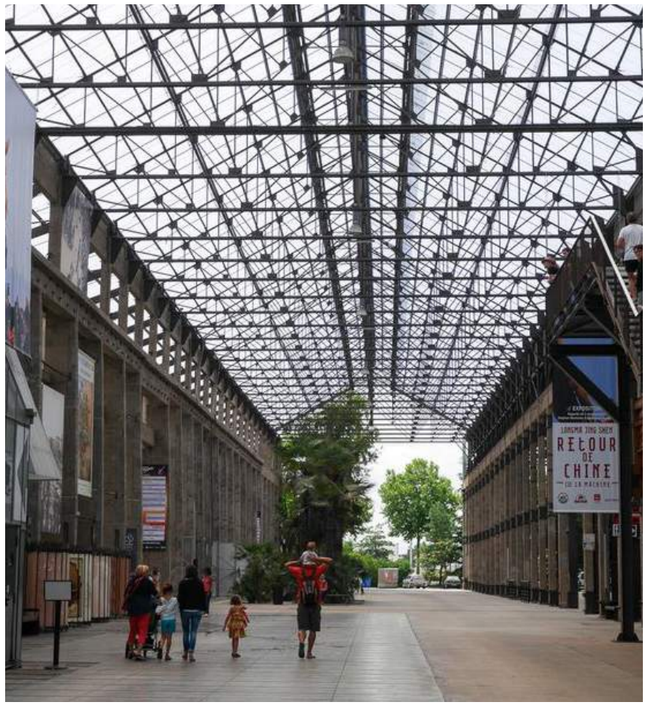
Les allées Jaurés, Nîmes, France - Jean-Michel Wilmotte

Broderie de rue, Allemagne - Miss Cross Stitch



Runaway, Santa Barbara, États-Unis - Sports Collaborative

DU TISSAGE ENTRE LES BÂTIMENTS, AUX BÂTIMENTS EUX-MÊMES, INTERRELIÉS PAR UN FIL DE MOBILIER URBAIN.



Les nefs, Nantes, France - Atelier Alexandre Chemetoff

Festival Mural - Montréal

Zero, Milan, Italie - Snøhetta

Bâtiment industriel Chabanel - Montréal

La vague, Montréal - Arcadia Studio

Place d'Youville, Montréal - Cardinal Hardy et Claude Cormier Architecte

Aménagements temporaires, rue de Castelnau - L'Abri et L'Atelier Urbain

Fence Art, Monterrey, Mexique - Equipo Plastico

ÉCHELLE D'ENVERGURE

PRÉMISSES DE L'ÉCHELLE

L'échelle d'envergure vient d'un tissu d'artères supportant le camionnage. Elle est le tissu d'une architecture industrielle des années 60. Dans ce sens, tout en venant rencontrer les 5 thèmes, des interventions ont été réfléchies pour cette échelle.

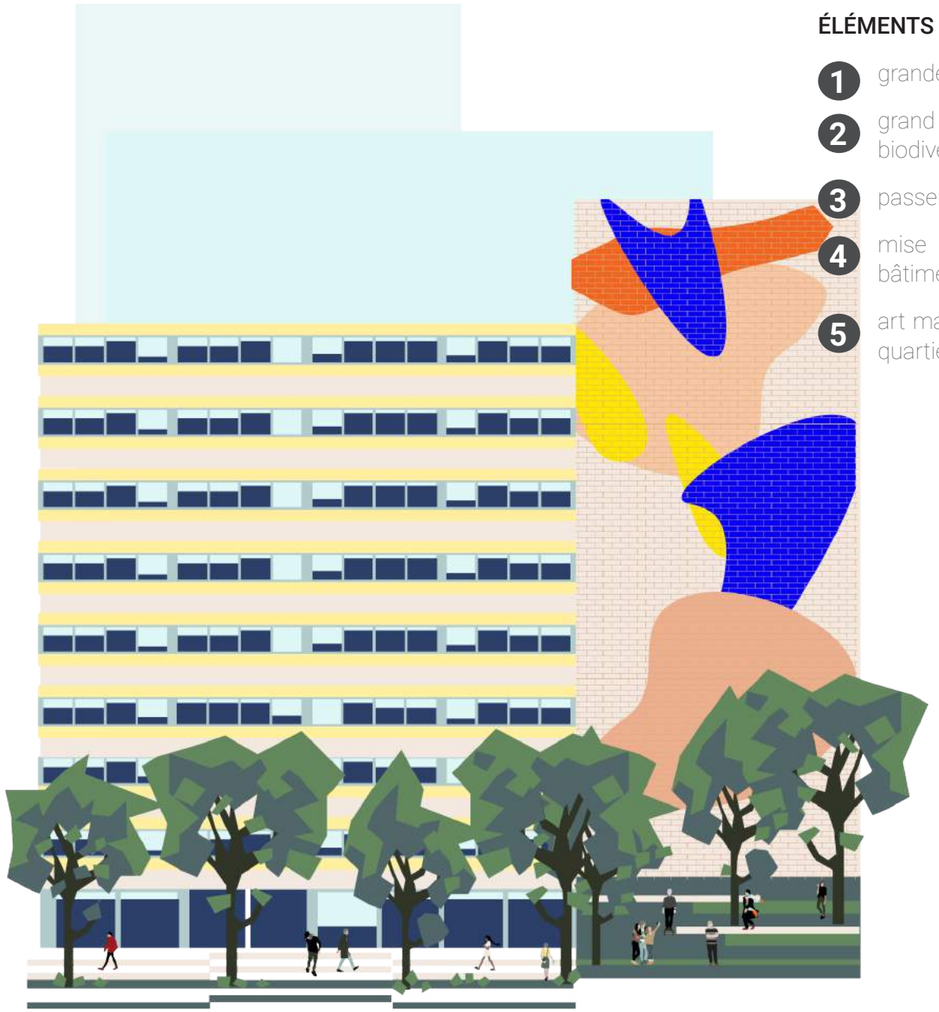
- **Design urbain**
  les grandes places
- **Mobilier**
  la passerelle
- **Matérialité**
  la murale artistique
  les toits verts

Par la mise en valeur de la monumentalité (revêtement extérieur, mise en lumière), on viendra recontextualiser les bâtiments existants et leur redonner leurs lettres de noblesse : la plupart datent des années 1960, et auront une vocation patrimoniale dans le futur.

Les deux centres névralgiques du TOD seront reliés par une passerelle, qui viendra créer un pont entre le Marché Central et le centre d'affaires de Chabanel. S'enroulant au-dessus d'une artère véhiculaire, cette passerelle colorée deviendra un point de couture signature du lieu.

Deux grandes places vertes viendront poursuivre le geste : la place de l'Esplanade et la place centrale diagonale : elles viendront ponctuer de vert le tissage urbain très serré.

Des pièces artistiques majeures (une colonne lumineuse) viendront replacer le quartier dans le Grand Montréal, et le réinsérer dans un contexte de ville culturelle



ÉLÉMENTS

1. grandes places vertes
2. grand corridor de biodiversité
3. passerelle
4. mise en lumière des bâtiments
5. art majeur au cœur du quartier

Intégration d'art monumental aux bâtiments industriels de grand gabarit.
Réappropriation piétonne des grandes artères par l'élargissement de trottoir et l'introduction d'une canopée verte abondante.

1 grandes places vertes

Hassett Park, Australie - Jane Irwin landscape architecture

Pengbu Central, Hangzhou, Chine - Plat-studio

Embassy Garden, Londres - Royaume-Uni

2 grand corridor de biodiversité

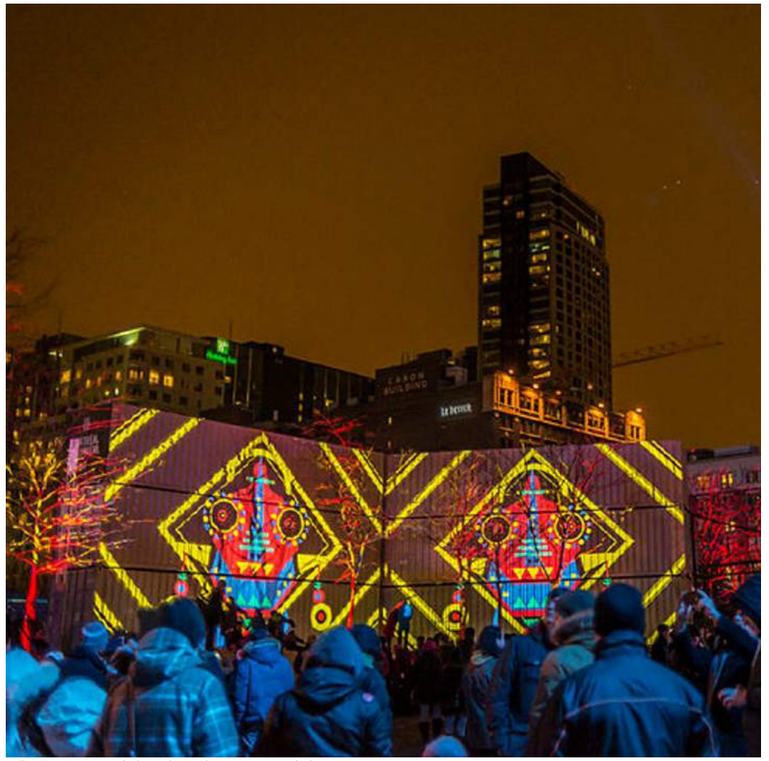
Corridor biodiversité Cavendish, Arrondissement de Saint-Laurent - Montréal

Corridor vert de la cité de Beaulieu, Chartres - France

3 passerelle : point de couture

Passerelle active, The Bicyle Snake, Ville de Copenhague - Dissing+Weitling

4 mise en lumière des bâtiments



Projet Montréal en lumière - Montréal

Musée d'art contemporain, New York, États-Unis - SANAA

5 art majeur au cœur de quartier

Invisible Borders, Milan, Italie - MAD Architects

The Gates, New York, États-Unis - Christo + Jeanne-Claude

« It appears to be monumental only because it's art. »

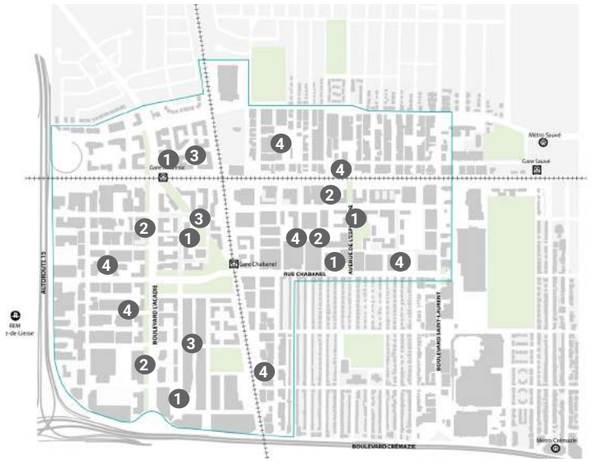
- Christo (1935 - 2020)

ÉCHELLE INTERSTITIELLE

PRÉMISSES DE L'ÉCHELLE

L'échelle interstitielle fait la place belle au quartier. L'échelle événementielle, elle vient répondre à des besoins de regroupement de communautés, et de bien-être ainsi que d'appropriation pour l'habitant ou celui qui travaille dans le quartier.

- **Design urbain**
  les places de quartier réaménagement des rues
- **Mobilier**
  le mobilier urbain intégré
- **Matérialité**
  l'art de rue

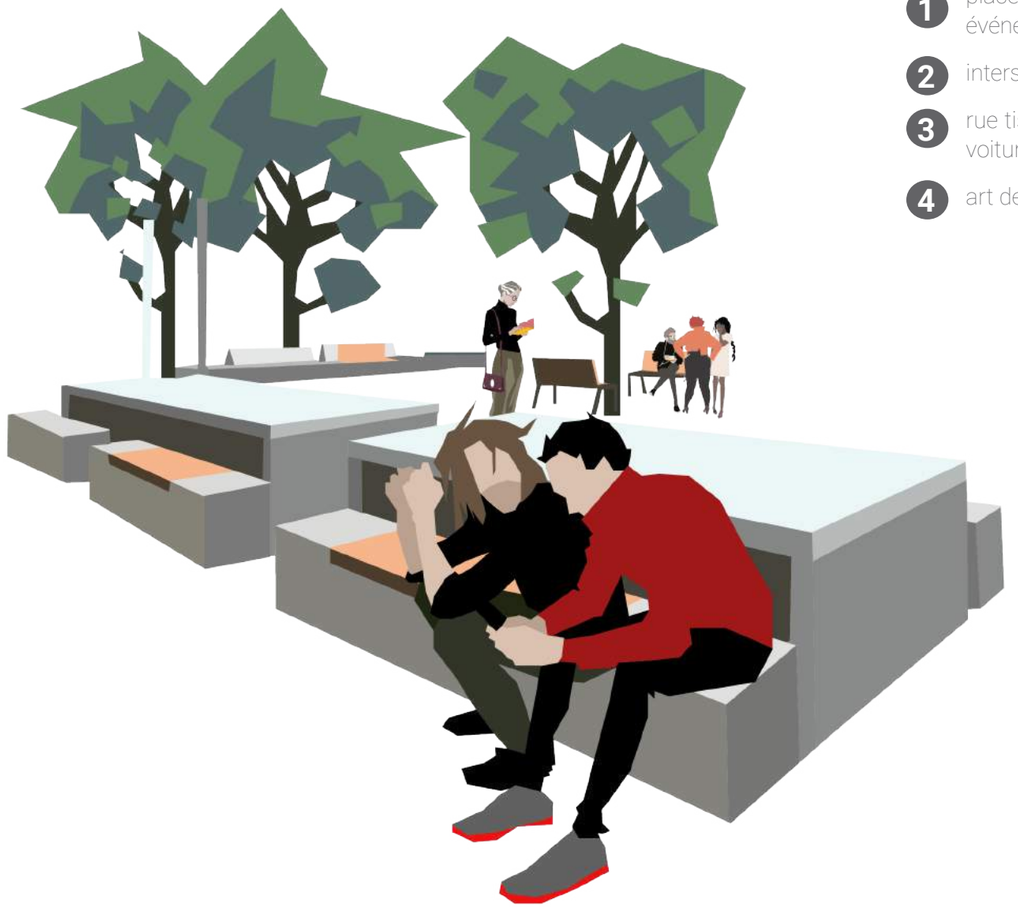


Afin de marquer l'aménagement du quartier, des tissages verts signature pourront se retrouver sur les zones piétonnières, trottoirs et pistes cyclables.

Inspirés des éléments successifs qu'on retrouve dans une trame de textile, des liserés de biodiversité seront insérés pour marquer les grands axes, mais aussi les seuils d'entrée des rues du quartier, et viendront compléter les lignes des éléments du mobilier signature dans l'aménagement.

Ces insertions permettront de créer un geste unique entre toutes les interventions, tout en venant renforcer une impression de motifs exclusifs à Montréal.

Cette zone interstitielle crée un pont entre les différents îlots de fonctions du quartier. Les petites places, comme celle de Iona Monahan, viendront ancrer les îlots de bureaux et les îlots résidentiels, en offrant un espace vert aménagé qui pourra servir de point de rencontre entre les personnes qui travaillent (grand mobilier destiné à manger dehors) et les personnes habitant le quartier (promenades aménagées, fontaine, etc.).



ÉLÉMENTS

1. places de quartier et événementiel
2. interstitiel vert
3. rue tissée / piétonne et voitures
4. art de rue

Place de quartier et mobilier urbain permettant la tenue de rassemblements impromptus. Implantation de large canopée verte réduisant les îlots de chaleurs et facilitant l'appropriation estivale des espaces.

1 place de quartier et événementiel

Place Simon-Valois, Montréal - Civiliti

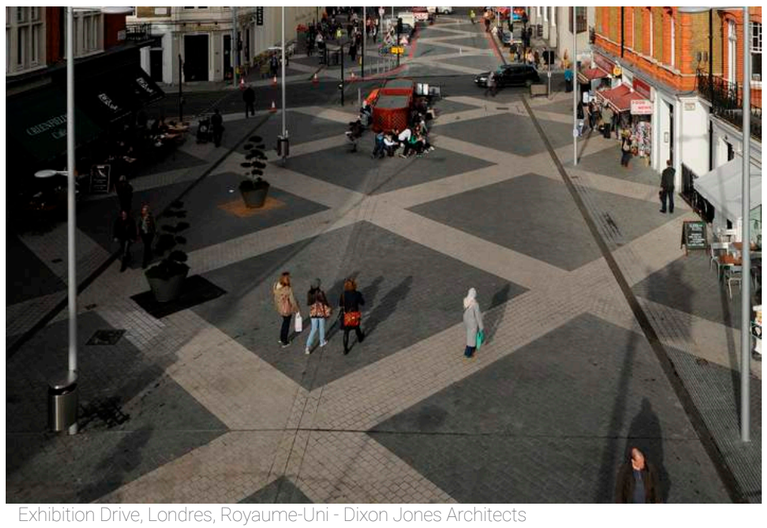
Place Iona-Monahan, Montréal - Projet Paysage

2 interstitiel vert

Whitechapel Central, Londres, Royaume-Uni - Stockwool Design

Parc Hammarby, Stockholm - Suède

3 rues tissées où peuvent circuler piétons et voitures



Exhibition Drive, Londres, Royaume-Uni - Dixon Jones Architects

4 art de rue

Murale, Mile end, Montréal - Ola Volo

Murale - Rue Saint-Laurent, Montréal - Kashink

ÉCHELLE INTIME

PRÉMISSES DE L'ÉCHELLE

L'échelle intime vient lier le végétal au design. Venant créer des points d'arrêts pour deux ou trois personnes, le mobilier vient mettre en valeur la végétalité et permet une pause visuelle de l'échelle monumentale axée sur le jardinage, les terrasses, et des lieux favorisant l'entre-soi.

- **Design urbain**
  lieux d'arrêt
- **Mobilier**
  le mobilier urbain unipersonnel
- **Matérialité**
  le tissage au sol

La dernière échelle dite « échelle intime » est ce qui crée la connexion entre la rue et l'usager : la rue vient déborder sur les trottoirs, et créer de micros endroits de contemplation.

Tant par l'ajout d'arbres et d'écrans verts que d'un mobilier urbain adapté à toutes les situations, on vient donner au « passage » un attrait tant agréable à l'œil que pratique dans son utilisation.

Des terrasses viennent ajouter du rythme aux rues principales. Les trottoirs se remplissent et permettent au passant de serpenter entre les zones d'intérêt. Ces zones seront multiples : certaines très sobres, permettant de profiter de la monumentalité de la première échelle, d'autres confortables pour des groupes, et d'autres encore, plus intimes, avec l'adjonction de loggias vertes et de microplacettes. Elles ponctueront la marche, et permettront des pauses visuelles dans le déplacement, tout autant qu'elles seront des destinations pour un lunch ensoleillé.

L'un des points majeurs de cette échelle sera la place de l'Esplanade, couplée avec la grande place diagonale du quartier des gares, qui seront travaillées dans un contexte jour/nuit, avec des bollards lumineux. Ces places s'adressent à tous, mais particulièrement aux résidents, puisqu'elles viendront poser une pierre fondamentale au nouveau quartier créé : un environnement qui ne s'éteint pas à 18 heures, le soir, une fois les bureaux fermés.

ÉLÉMENTS

- A mobilier urbain
- B mobilier urbain comme œuvre d'art
- C matérialité
- D éclairage de rue
- E mobilier éphémère
- F agriculture urbaine
- G aménagement et installations

Mobilier à l'échelle de l'humain tissant un lien entre fonction de végétalisation et de lieu d'arrêt.

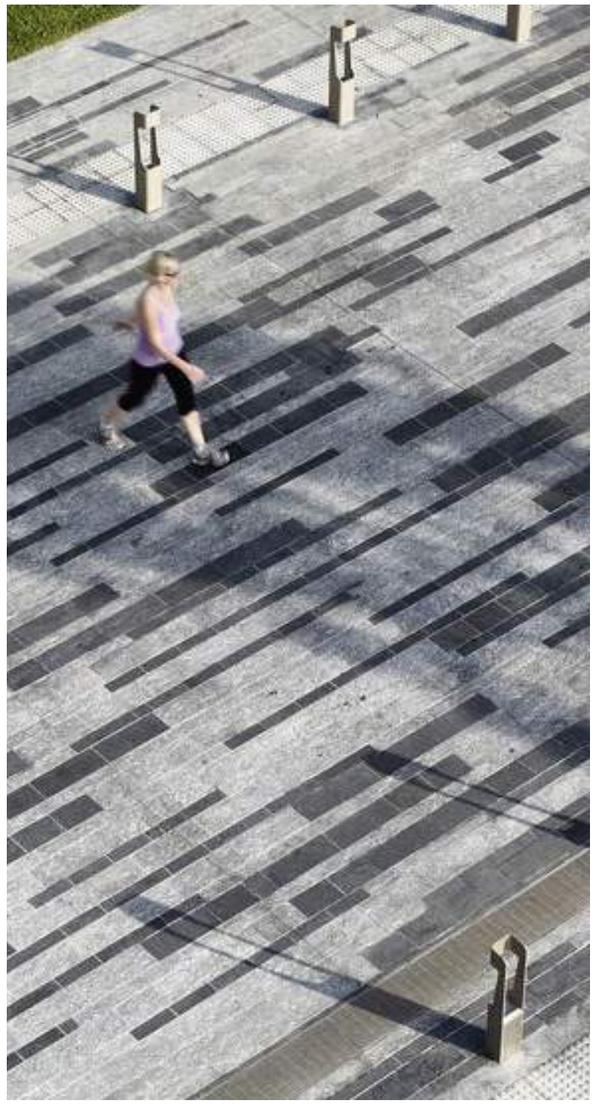
A mobilier urbain

Mobilier urbain type ligne MTL version acier peint - Équiparc

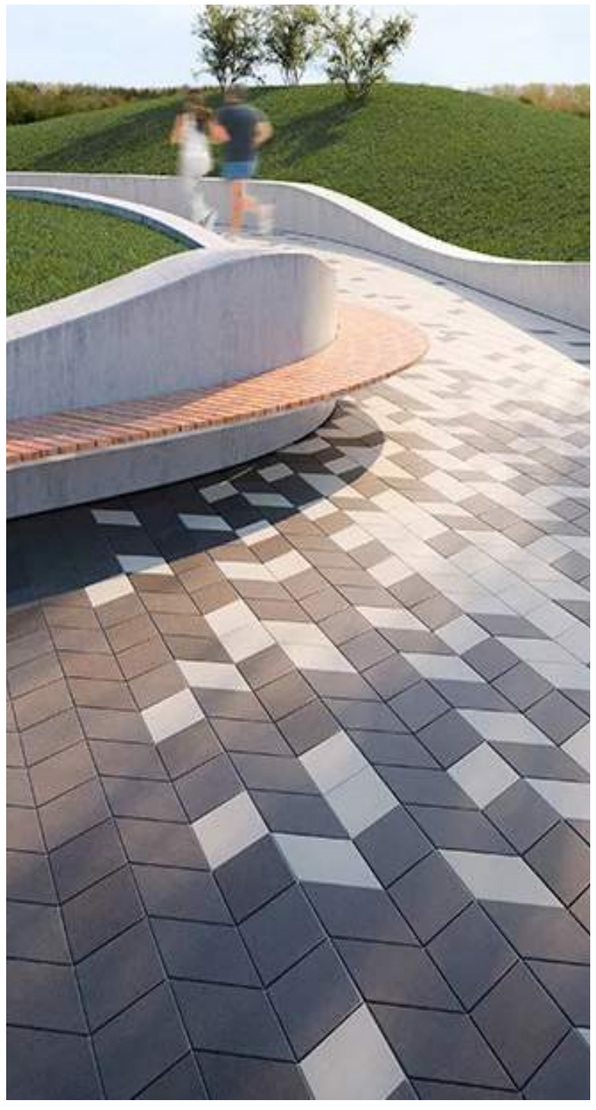
B transposition du mobilier urbain en œuvre d'art

Banc pour grand jardin - Pablo Reinoso

C matérialité



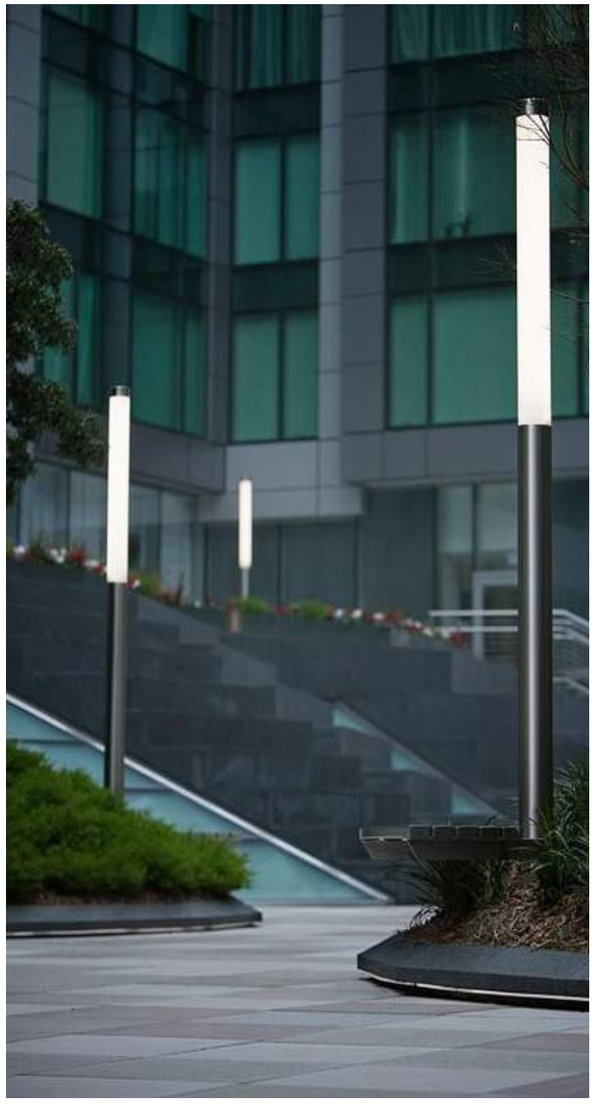
Dallages des espaces publics évoquant une pièce de tissu, Australie - Cox Rayner Architects



Pavés diamant - Techo-Bloc

D éclairage de rue

Éclairage type modèle Citadin - Montréal



Colonnes lumineuses, parcs et places du quartier OV2 - Lumec

E mobilier et terrasses éphémères

Place de Castelnau, Arrondissement Villeray - L'Abri et L'Atelier Urbain

Instant City Life, Danemark - Vega Landskab

F agriculture urbaine

Østergro farm, Livia Urban Swart Haaland - Copenhague

Via Verde, New York, États-Unis - Grimshaw + Dattner Architects

G aménagement et installation

Constitution Avenue, Canberra, Australie - Jane Irwin Landscape Architecture

Boolean Operator, Suzhou Shi, Chine - Marc Fornes - Teverymany

6 RÉGLEMENTATION ET MISE EN ŒUVRE

6.1 AFFECTATIONS DÉTAILLÉES DU SOL

Comme prévu à l'article 85 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (c. A-19.1), le PPU peut prévoir l'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation. Le plan des affectations détaillées du sol remplace donc le plan des grandes affectations du sol du plan d'urbanisme pour le territoire d'application du PPU.

Le plan 10 (voir page 32) illustre l'emplacement des affectations détaillées du sol, alors que le tableau suivant présente les usages compatibles autorisés dans chacune des affectations.

Le PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel introduit les affectations mixtes et découpe l'affectation d'emplois prévue au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal en deux catégories distinctes : Bureau et commercial puis emplois. Le découpage plus précis des affectations permet une redistribution et une multitude d'usages essentielle à la création d'un quartier complet.

Il réintroduit également l'affectation résidentielle pour offrir une densité supérieure et mieux articulée.

TABLEAU 12 : USAGES COMPATIBLES AUX AFFECTATIONS DÉTAILLÉES

Affectations	Usages compatibles
Mixte	Tous les usages autorisés au plan d'urbanisme Ateliers d'artisants et industries légères compatibles
Résidentielle	Tous les usages autorisés au plan d'urbanisme
Bureau et commercial	Immeubles à bureaux Immeubles commerciaux Équipements collectifs et institutionnels Ateliers d'artisants et industries légères compatibles
Emploi	Immeubles industriels légers Immeubles à bureaux Équipements collectifs et institutionnels
Institutionnel	Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, sport et culture) Équipements collectifs ou institutionnels
Secteur d'intervention spéciale	Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, sport et culture) Équipements collectifs ou institutionnels Commerces et logements complémentaires
Parc et espace vert	Tous les usages autorisés au plan d'urbanisme

6.2 AJUSTEMENTS RÉGLEMENTAIRES

L'introduction du PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel au Plan d'urbanisme et sa mise en œuvre impliquent de modifier le règlement d'urbanisme de l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, notamment les sections portant sur le zonage, les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'immeuble (PPCMOI), comme compris par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Ces modifications seront nécessaires pour assurer la concordance du règlement en vigueur avec ce Programme particulier d'urbanisme (PPU).

RÈGLEMENT DE ZONAGE

Pour chacun des secteurs de planification détaillée et sous-secteurs, un nouveau cadre normatif s'appliquera afin d'assurer une concordance entre les orientations et objectifs d'aménagement du PPU et la réglementation d'urbanisme. Le règlement d'urbanisme, les plans et les annexes qui l'accompagnent devront être mis à jour entre autres sur le découpage du territoire (voir plan préliminaire de zonage en annexe), la densité et les hauteurs permises, les usages et l'implantation d'un bâtiment, en plus de l'aménagement des terrains.

RÈGLEMENT SUR LES PIIA

Afin d'améliorer la qualité et l'intégration architecturales, ainsi que pour assurer la concordance au présent PPU, le règlement d'urbanisme doit être modifié. Applicable selon les différents secteurs et sous-secteurs, la procédure PIIA est essentielle pour gérer à la fois les projets de plus forte densité, l'harmonisation des façades commerciales, la revalorisation du cadre bâti existant et l'intégration avec les quartiers environnants dans un esprit de gestion de l'échelle interstitielle. De plus, le processus d'évaluation par critères pourrait être accompagné par un guide de bonnes pratiques.

Les modifications devront notamment revoir les objectifs et les critères (voir recommandations en annexe) ayant trait à :

- L'échelle humaine ;
- La qualité architecturale des bâtiments et la forme bâtie ;
- La modulation des volumes et l'échelle humaine des projets ;
- L'aménagement de terrain et paysager ;
- Le verdissement ;
- L'affichage commercial ;
- L'accessibilité universelle.

RÈGLEMENT SUR LES PPCMOI

Les dispositions sur les PPCMOI devraient être modifiées de façon à encadrer et saisir des opportunités de développement qui pourraient se présenter dans un futur très proche. Ces modifications permettront d'encadrer un projet qui respecte les orientations du programme particulier d'urbanisme sans correspondre totalement à la réglementation d'urbanisme. S'appliquant en particulier aux secteurs de planification détaillée, ces dispositions devront également assurer la gestion à l'échelle d'envergure.

Ici, des objectifs et critères de compatibilité avec la vision d'aménagement décrite au présent document devront être développés pour permettre l'évaluation de tout projet particulier (voir recommandations en annexe), mais également d'amener une plus grande flexibilité d'usage sans compromettre la croissance et l'arrivée de nouvelles entreprises.

Les dispositions devront aussi comprendre des notions d'insonorisation des bâtiments dans les zones affectées par les corridors aériens.

6.3 CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLE

La réalisation de la vision préconisée par ce PPU nécessitera des interventions concertées de la part des partenaires publics et privés du secteur.

L'Arrondissement se réserve le droit de procéder à l'acquisition de tout immeuble qui pourrait s'avérer nécessaire pour soutenir la mise en œuvre du PPU, notamment dans le cadre de travaux de réaménagement du domaine public, d'aménagement de nouveaux espaces publics, d'amélioration du cadre bâti, d'optimisation de terrains sous-utilisés ou de réhabilitation d'immeubles vacants, vétustes ou incompatibles ou tous autres travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis. L'Arrondissement peut aussi détenir et administrer ces immeubles pour les aliéner ou les louer aux fins décrites dans le présent document.

Le présent règlement de Programme particulier d'urbanisme (PPU) établit donc un programme d'acquisition d'immeubles pour les secteurs désignés comme secteur de planification détaillée, soit le secteur des Gares Sud et le secteur Chabanel tel que délimités au plan 3 sur le découpage du territoire (voir page 17).

L'Arrondissement pourra réaliser ce programme à la suite de l'entrée en vigueur du Programme particulier d'urbanisme (PPU) et des règlements d'urbanisme conformes à ce programme.

6.4 MOYENS DE MISE EN ŒUVRE 2020-2040

Les tableaux suivants présentent les actions et les moyens de mise en œuvre permettant l'atteinte des cinq orientations du PPU. L'Arrondissement pourra prioriser certains moyens de mise en œuvre en fonction des opportunités et de la marge de manœuvre budgétaire.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

Volet	Actions	Partenaires	Échéancier
Concordance du PPU au Plan d'urbanisme (PU)	Modification de concert avec la ville centre du chapitre concernant l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville au PU, notamment afin: • de modifier le secteur de planification pour qu'il reflète l'ensemble du secteur encadré par l'aire du PPU ; • de modifier les affectations d'occupation du sol et les densités pour tenir compte des intentions d'aménagement et de la délimitation prévues au PPU.	Ville de Montréal - Central	2020-2021
Concordance de la réglementation d'urbanisme au PPU	Amendements aux dispositions sur le zonage par l'équipe interne dédiée à la réglementation, notamment afin: • de créer de nouvelles zones ; • de prescrire les usages, les densités minimales qui y sont autorisées ; • d'intégrer des dispositions particulières, concernant notamment : 1. l'affichage ; 2. les allées d'accès ; 3. les normes d'implantations et d'alignement des constructions ; 4. l'aménagement des terrains et le verdissement ; 5. les stationnements et leur aménagement ; 6. les espaces pour les vélos ; 7. les surfaces vertes perméables ; 8. l'architecture et les matériaux de revêtement ; 9. L'insonorisation des immeubles résidentiels et institutionnels à toute zone affectée par les corridors aériens ; 10. l'aménagement des toitures.	-	2021
	Amendements aux dispositions sur le lotissement par l'équipe interne dédiée à la réglementation, afin d'intégrer de nouvelles normes sur la typologie de rue, les dimensions des terrains, et de modifier les types de projets soumis aux frais de parc, etc.	-	2021
	Amendements aux dispositions sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) par l'équipe interne dédiée à la réglementation, afin d'intégrer des critères d'échelle humaine, de volumétrie, de traitement architectural, de qualité des aménagements paysagers, d'affichage, d'accessibilité universelle, etc.	SDC District Central	2021

6.4 MOYENS DE MISE EN ŒUVRE 2020-2040

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT

Objectifs		Interventions			Phase (années)		
					5	10	20
A.1	Déployer des infrastructures vertes et un parcours d'espaces publics à travers le territoire	A.1.1	Soutenir la réhabilitation des sols et des eaux souterraines contaminés, et la végétalisation du domaine privé par des programmes incitatifs	S	✓		
		A.1.2	Réaliser un plan de gestion optimale des eaux de ruissellement et de captation des eaux pluviales lié à la trame urbaine	S	✓		
A.2	Générer des espaces voués à une biodiversité et à la nature spontanée non contrôlée	A.2.1	Réaliser un plan de naturalisation et de gestion de la biodiversité pour aménager des corridors de biodiversité le long des voies ferrées comprenant des espaces non programmés voués à une flore abondante indigène	S		✓	
		A.2.2	Augmenter le taux de verdissement de terrain sur un terrain privé par la modification des dispositions normatives	M	✓		
A.3	Créer un couvert végétal à plusieurs échelles	A.3.1	Réaliser un plan de verdissement et d'entretien des espaces publics, des parcs, des espaces verts et de la liaison verte du domaine public	S		✓	
		A.3.2	Aménager une liaison verte depuis le domaine public à travers le quartier	A		✓	
		A.3.3	Assurer l'implantation d'un parc ou espace vert, accessible à tous par projet, par l'adoption de dispositions normatives relatives à la contribution pour fin de parc lors de projet de développement ou de redéveloppement	M	✓		
		A.3.4	Assurer la qualité des aménagements, la plantation d'arbres et de plantes indigènes sur les terrains privés et les espaces privatifs communs par la modification des dispositions normatives	M	✓		
		A.3.5	Planter 5 000 arbres sur le domaine public	A-P		✓	
		A.3.6	Aménager des fosses de plantation sur le boulevard Saint-Laurent	A		✓	
		A.3.7	Réaménager les fosses de plantation et le terre-plein central de rétention d'eau de la rue Chabanel	A			✓
		A.3.8	Réaménager le boulevard de l'Acadie (terre-plein central, corridor de verdure, contre-allée de circulation, fosses de plantation)	A-P		✓	
		A.3.9	Adopter des critères d'aménagement (PIIA) pour une certification environnementale des projets d'envergure sur l'ensemble du secteur de planification	M		✓	
A.4	Supprimer les îlots de chaleur par le verdissement des stationnements, des façades et des toitures.	A.4.1	Mise en place d'un programme incitatif pour le verdissement de la cour avant et la plantation d'arbres sur le domaine privé	S	✓		
		A.4.2	Encourager le verdissement des toitures et des façades en loggias ou balcons par des critères d'aménagement (PIIA)	M	✓		
		A.4.3	Verdir massivement les surfaces minérales par l'adoption de dispositions normatives pour les terrains, stationnements et les toits	M	✓		
A.5	Favoriser la ville nourricière et l'agriculture urbaine pour devenir un lieu de célébration de la nourriture au quotidien, sous plusieurs formes.	A.5.1	Aménager des espaces semi-publics participatifs et des jardins communautaires, notamment dans les corridors de biodiversité	P	✓		
		A.5.2	Mise en place d'une politique de type ville nourricière pour l'ensemble du territoire favorisant la pratique de l'agriculture urbaine et autorisation d'implantation de serres commerciales sur les toits des immeubles commerciaux au règlement d'urbanisme	S-P	✓		
		A.5.3	Aménager des jardins communautaires dans les interstices et à l'arrière des bâtiments	P			✓

/ Interventions structurantes

A / Aménagement **M /** Modification réglementaire **P /** Partenariat **S /** Stratégies, programmes et études

6.4 MOYENS DE MISE EN ŒUVRE 2020-2040

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT (SUITE)

Objectifs		Interventions			Phase (années)		
					5	10	20
B.1	Créer des réseaux en continu pour une priorisation du piéton par la réduction de la place de l'automobile	B.1.1	Étude de faisabilité pour l'aménagement d'une piste cyclable d'est en ouest sur la rue Legendre et Louvain et de tunnels sous les voies ferrées	S	✓		
		B.1.2	Étude de faisabilité pour l'aménagement d'une piste cyclable nord-sud sur le boulevard de l'Acadie, la rue Meilleur et l'avenue de l'Esplanade	S	✓		
		B.1.3	Aménager des pistes multifonctionnelles aux abords des voies ferrées et arrimage au Réseau Vélo métropolitain	A		✓	
		B.1.4	Poursuivre le Réseau express vélo (REV) via l'aménagement de voies cyclables sur la rue Legendre	A		✓	
		B.1.5	Aménager les abords des gares pour améliorer leur accessibilité	A	✓		
		B.1.6	Assurer un parcours piétonnier continu en adoptant des critères d'aménagement (PIIA) sur les parcours piétonniers conviviaux au sein d'un projet de développement ou redéveloppement	M	✓		
		B.1.7	Réaménager les intersections problématiques de manière à protéger et à sécuriser les traverses piétonnes (ex. saillie de trottoir plantée)	A	✓		
B.2	Déployer des infrastructures et des typologies de rue pour répondre aux divers parcours et nouvelles mobilités	B.2.1	Réaliser un plan de réaménagement des rues locales de façon à ce qu'elles correspondent à l'utilisation par les usages à proximité	S		✓	
		B.2.2	Mise en place de mesures d'apaisement de la circulation pour diminuer la circulation de transit sur les rues locales	A		✓	
		B.2.3	Aménager les rues à chaussée désignée et bandes cyclables et les ruelles vertes et piétonnes dans l'ensemble du quartier	A	✓		
		B.2.4	Réaménager l'avenue de l'Esplanade en une rue à chaussée désignée en chicane (parachèvement de la piste cyclable, redisposition du stationnement sur rue, élargissement des trottoirs, plantation d'arbres, installation de mobilier urbain, etc.) et étude de faisabilité d'aménagement d'un tunnel piétonnier sous les voies ferrées	A		✓	
B.3	Aménager des espaces et infrastructures permettant de s'activer sur l'ensemble du territoire pour un environnement urbain marchable et cyclable	B.3.1	Aménager le réseau cyclable local en le connectant au réseau municipal et régional comme le Réseau Vélo métropolitain de la CMM	A		✓	
		B.3.2	Aménager des stationnements à vélo sur le territoire dans les lieux d'achalandage, les parcs et les places publiques	A	✓		
B.4	Introduire de nouvelles technologies de transport pour tendre vers l'hypermobilité.	B.4.1	Aménager un pôle de mobilité et de points d'accès de transport en commun visibles, accessibles	A		✓	
		B.4.2	Mise en place d'un circuit électrique pour recharge des voitures	A		✓	
		B.4.3	Améliorer les mesures préférentielles pour le transport collectif sur le boulevard de l'Acadie	A-P	✓		
		B.4.4	Étude pour le développement de l'aménagement d'une navette interne autonome et électrique	S	✓		
		B.4.5	Réaliser un plan de camionnage pour planifier le prolongement de la rue Jean-Pratt et l'aménagement d'une voie d'accès à l'autoroute 15 (en collaboration avec le MTQ)	S	✓		
B.5	Encourager l'écomobilité, le covoiturage et la mobilité active	B.5.1	Réaménagement des boulevards de l'Acadie et Saint-Laurent ainsi que de la rue Chabanel en rue complète (tous types de transport)	A			✓
		B.5.2	Élargir les trottoirs lors du réaménagement de rue en respect des critères d'aménagement universellement accessible	A		✓	
		B.5.3	Participer à la réalisation d'un plan d'amélioration de la desserte en transport en commun en partenariat avec les organismes concernés	S-P	✓		
		B.5.4	Réaliser un plan de saine gestion des aires de stationnement en vue de mettre en place les normes BNQ 3019-190, de 40% de couvert végétal minimal et le partage entre les usages	S	✓		
		B.5.5	Adopter des normes relatives au zonage pour l'aménagement d'un nombre minimal d'espaces de stationnement destinés à l'autopartage, le covoiturage, aux automobiles électriques et un minimum de stationnement souterrain	M	✓		
		B.5.6	Adopter des normes relatives au zonage exigeant un nombre minimal de stationnements à vélos à l'abri des intempéries pour les bâtiments multifamiliaux, les usages commerciaux et institutionnels	M	✓		
		B.5.7	Étude de faisabilité pour étendre le Réseau Électrique Métropolitain (REM) jusqu'à la gare Ahuntsic	S	✓		

/ Interventions structurantes

A / Aménagement **M /** Modification réglementaire **P /** Partenariat **S /** Stratégies, programmes et études

6.4 MOYENS DE MISE EN ŒUVRE 2020-2040

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT (SUITE)

Objectifs		Interventions			Phase (années)		
					5	10	20
C.1	Composer la ville de courte distance à échelle humaine et raccorder en un réseau complet limitant les vides et les discontinuités du cadre bâti	C.1.1	Favoriser un grain bâti compact et l'aménagement de cours intérieures en modifiant les dispositions normatives sur la densité minimale et maximale	M	✓		
		C.1.2	Réaliser un programme de subventions pour l'implantation de commerces structurants et, au besoin, pour le déplacement d'un commerce à l'intérieur du secteur	P-S		✓	
		C.1.3	Assurer le redéveloppement prioritaire des terrains vacants ou sous-utilisés en révisant les dispositions normatives et en révisant le plan de zonage selon de nouvelles approches axées sur la forme urbaine	M	✓		
C.2	Assurer la proximité par la mixité verticale et des gabarits construits raisonnables	C.2.1	Réaliser un plan de consolidation de l'offre commerciale sur les services de proximité et les achats courants dans les pôles de services multiples	P-S		✓	
		C.2.2	Permettre la mixité verticale et la requalification des gros gabarits construits ainsi que le développement de quartiers complets par la révision des dispositions normatives relatives au zonage	M	✓		
		C.2.3	Adopter des critères d'aménagement (PIIA) assurant la modulation des volumes bâtis et un traitement architectural particulier (avancés, retraits, décrochés, basilaire)	M	✓		
C.3	Planifier une diversité de typologies et de fonctions activatrices favorisant l'accès aux emplois et une synergie de lieux de vie, d'affaires, de culture et de loisir	C.3.1	Autoriser la diversification des typologies résidentielles en adoptant des dispositions normatives relatives au ratio proportionnel entre des types de logements de petite à grande taille, d'unifamilial à multilogements, de logements pour jeunes à résidence pour personnes aînées	M	✓		
		C.3.2	Réviser les normes afin d'autoriser les promotions commerciales, les braderies et l'aménagement de terrasses sur l'emprise publique	M	✓		
		C.3.3	Poursuite des moyens de mise en oeuvre établis dans l'Univers de marque de la SDC District Central	P	✓		
C.4	Favoriser la rentabilité foncière, fiscale et environnementale répondant aux divers besoins de la population	C.4.1	Promotion et prospection pour attirer des commerces de restauration, d'alimentation et petits commerces spécialisés	P		✓	
		C.4.2	Réaliser un plan d'accompagnement des nouvelles entreprises dans leur démarche de recherche et d'implantation et localisation stratégique en fonction des usages environnants	P-S	✓		
		C.4.3	Réévaluation des coûts liés au développement et à l'entretien des infrastructures et équipements	S	✓		
		C.4.4	Mise en place d'un programme favorisant le partage des ressources et le regroupement d'entreprises complémentaires dans un principe d'économie circulaire	P-S			✓
		C.4.5	Évaluer les sites et les partenariats potentiels pour l'implantation de logements sociaux, communautaires et abordables et appliquer des réserves foncières (ex. PPP, GRT, politique, etc.)	S		✓	
		C.4.6	Mise en place d'incitatifs pour encourager différents modes de tenure qui favorisent différentes gammes de prix soit la propriété individuelle, la copropriété, le logement locatif, la coopérative ou le logement social	S	✓		
		C.4.7	Fédérer un groupe de dirigeant d'entreprise pour influencer la Caisse de dépôt et placement Québec (CDPQ Infra) concernant la prolongation du réseau du REM	P	✓		

/ Interventions structurantes

A / Aménagement **M /** Modification réglementaire **P /** Partenariat **S /** Stratégies, programmes et études

6.4 MOYENS DE MISE EN OEUVRE 2020-2040

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT (SUITE)

Objectifs		Interventions			Phase (années)		
					5	10	20
D.1	Répondre aux besoins diversifiés d'une mixité sociale à venir dans le respect des résidents déjà établis	D.1.1	Adopter des normes sur le logement abordable et d'accès à la propriété à la réglementation municipale	M	✓		
		D.1.2	Aménager les équipements publics multigénérationnels diversifiés (récréatifs, sportifs, culturels) dans les grands parcs, notamment un centre communautaire dans le sous-secteur du Marché Central	A		✓	
		D.1.3	Mise en place d'une table de concertation entre les différents acteurs et partenaires institutionnels afin de coordonner les plans de développement et en vue de mutualiser les services et équipements publics	P	✓		
		D.1.4	Adopter des normes permettant la création de pôles institutionnels dans les secteurs de planification détaillée priorisant l'implantation des usages à caractère public, sportif, culturel et institutionnel	M	✓		
		D.1.5	Modifier les dispositions normatives pour favoriser la reconversion d'anciens bâtiments commerciaux ou industriels à des fins communautaires	M	✓		
		D.1.6	Réserver un site pour une école primaire au centre du secteur de planification détaillée des Gares Sud	P		✓	
D.2	Générer des espaces de socialisation intégrés et intéressants et des lieux publics attrayants	D.2.1	Aménager des équipements de loisir de proximité (terrains sportifs, bibliothèque, piscine, jardins communautaires, anneau de glace) tels que planifiés	A		✓	
		D.2.2	Construire un pôle de formation professionnelle et d'emplois dans le secteur de planification détaillée Chabanel	P			✓
D.3	Aménager un environnement auquel la population pourra s'identifier, qu'elle pourra s'approprier, et où elle s'éduquera et s'épanouira.	D.3.1	Étude sur les aménagements publics et d'installations universellement accessibles	S	✓		
		D.3.2	Prévoir des moyens d'informations et de sensibilisation sur les aliments sains dans les aménagements (agriculture urbaine, jardins communautaires, etc.)	P-S	✓		
D.4	Définir des structures temporaires événementielles, du mobilier et de l'art urbain pour composer ou recomposer l'expérience urbaine	D.4.1	Établir une programmation événementielle pour augmenter l'offre en événements rassembleurs et arrimer l'offre municipale avec les initiatives citoyennes (fête urbaine, bouffe de rue, marché saisonnier, etc.)	P-S	✓		
		D.4.2	Assurer la piétonnisation temporaire du domaine public lors des événements dans les sous-secteurs Marché Central et Chabanel en adoptant des dispositions normatives sur l'aménagement des espaces publics	M	✓		
		D.4.3	Mise en place d'un programme de soutien et d'encouragement des initiatives citoyennes visant l'occupation et l'amélioration de l'espace public : Park(ing) day, verdissement de l'espace public, placette éphémère, etc.	S		✓	
		D.4.4	Mise en place d'un plan pour la promotion de l'art public temporaire avec la collaboration des artistes et artisans du milieu	P		✓	
		D.4.5	Verdir et aménager de façon tactique et transitoire la place de l'Esplanade : aire de rencontre, terrasses, pots de plantations, mobilier, marquage au sol, kiosques, supports à vélos, etc.	A	✓		
D.5	Inciter à la mobilité durable et prioriser l'expérience citoyenne dans un contexte de quartier montréalais	D.5.1	Adopter des critères d'aménagement (PIIA) sur l'aménagement d'espaces communautaires publics dans les secteurs de planification détaillée	M	✓		
		D.5.2	Aménager des aires de détente, de repos et de rencontre le long des parcours actifs, en appliquant le catalogue d'aménagement	A			✓
		D.5.3	Mise en valeur des passages sous les viaducs, des futurs tunels piétons et de leurs abords : fresques, éclairage, traverses piétonnes, etc.	A	✓		

/ Interventions structurantes

A / Aménagement **M /** Modification réglementaire **P /** Partenariat **S /** Stratégies, programmes et études

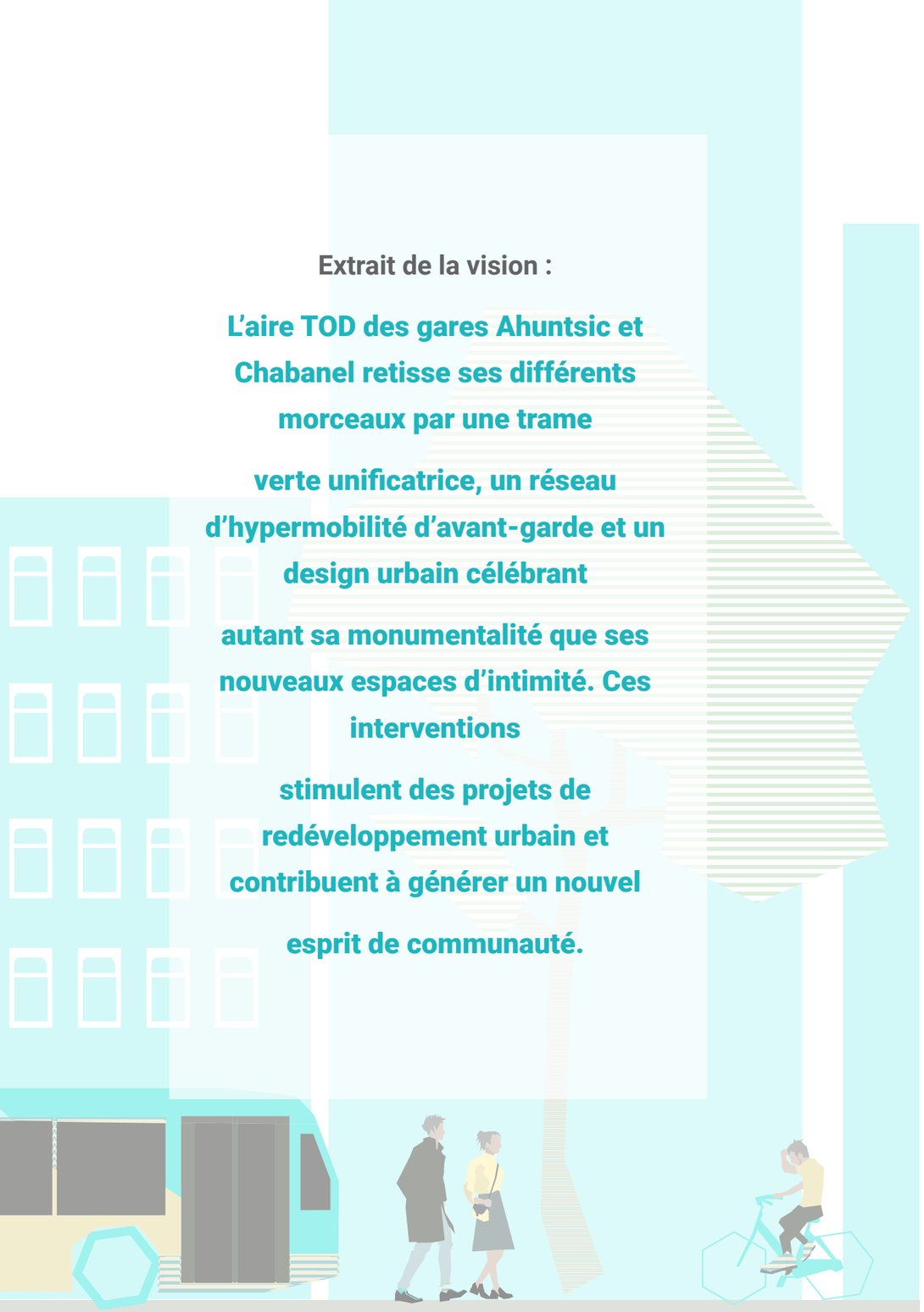
PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT (SUITE)

Objectifs		Interventions			Phase (années)		
					5	10	20
E.1	Favoriser la conception bioclimatique de la forme urbaine	E.1.1	Adopter des normes sur l'aménagement de toiture verte et blanche	M	✓		
		E.1.2	Adopter des normes d'efficacité énergétique, de matériaux durables, de réduction des déchets, d'énergie renouvelable	M	✓		
		E.1.3	Mise en place d'un programme incitatif pour la rénovation écoresponsable du cadre bâti	S		✓	
E.2	Réaménagement des rues et de leurs abords pour en faire des espaces communs habités assurant des expériences sensorielles positives	E.2.1	Modifier les dispositions normatives, les objectifs et les critères d'aménagement relatifs au PPCMOI pour la rénovation et la revitalisation des bâtiments existants en fonction des objectifs du présent document	M	✓		
		E.2.2	Mise en place d'un programme de revitalisation, de mise en valeur du cadre bâti et de verdissement des façades pour les secteurs de planification détaillée	M		✓	
		E.2.3	Mise en place d'un programme de rénovation de façade au rez-de-chaussée sur la rue Chabanel	S		✓	
		E.2.4	Adopter des objectifs et critères d'aménagement (PIIA) sur l'affichage commercial pour les boulevards de l'Acadie et Saint-Laurent	M	✓		
		E.2.5	Aménager du mobilier urbain au design emblématique sur les artères importantes	A		✓	
		E.2.6	Aménager la passerelle monumentale de mobilité active sur la rue Chabanel pour connecter le sous-secteur des Gares Sud et celui du Marché Central	A		✓	
E.3	Générer un réseau d'espaces publics et semi-privés permettant l'appréciation du caractère architectural distinctif du secteur de planification	E.3.1	Adopter des objectifs et des critères d'aménagement (PIIA) sur l'aménagement de liens entre les espaces privatifs et semi-privés	M	✓		
		E.3.2	Aménager le grand espace vert central à l'intersection de la rue Chabanel et du boulevard de l'Acadie	A		✓	
		E.3.3	Aménager le grand espace vert sur le côté est de l'avenue de l'Esplanade	A		✓	
E.4	Utiliser la grandeur des espaces privés et publics comme catalyseur de la synergie et du dynamisme des entreprises	E.4.1	Mise en place d'un programme d'art urbain et de murales permanents et d'envergure, en applicant le catalogue d'aménagement	S			✓
		E.4.2	Mise en place d'un affichage directionnel signature et efficace vers les attraits et les commerces, en applicant le catalogue d'aménagement	A		✓	
		E.4.3	Réaménager les entrées de villes et les intersections Acadie, Chabanel et de l'Esplanade, en applicant le catalogue d'aménagement	A		✓	
		E.4.4	Étude de faisabilité pour des passages sous les voies ferrées pour les axes Esplanade et Legendre	S	✓		
E.5	Harmoniser l'image de marque du secteur pour un milieu de vie unique et complet	E.5.1	Adopter des critères d'aménagement (PIIA) sur la qualité des matériaux de revêtements de type noble en adéquation avec les matériaux proposés pour le domaine public	M		✓	
		E.5.2	Aménager le lien piéton entre les deux gares pour marquer distinctement le coeur du secteur Gares Sud, lieu de convergence des multiples utilisateurs du site	A	✓		
		E.5.3	Adopter des objectifs et des critères d'aménagement (PIIA) pour assurer la qualité des nouveaux développements et des projets d'insertion de bâtiments à l'ensemble du secteur de planification	M	✓		
		E.5.4	Adopter des objectifs et des critères d'aménagement (PIIA) pour assurer la qualité des nouveaux développements et des projets d'insertion de bâtiments sur les artères structurantes (vitrine A15 / Chabanel / Sauvé / Saint-Laurent / l'Acadie)	M	✓		
		E.5.5	Mise en place de concours de design pour l'aménagement des espaces publics et du domaine public dans une optique de conception d'une signature visuelle distinctive qui se décline à toutes les échelles pour mettre en valeur le passé commercial et industriel du secteur	S		✓	

/ Interventions structurantes **A /** Aménagement **M /** Modification réglementaire **P /** Partenariat **S /** Stratégies, programmes et études

Extrait de la vision :

L'aire TOD des gares Ahuntsic et Chabanel retisse ses différents morceaux par une trame verte unificatrice, un réseau d'hypermobilité d'avant-garde et un design urbain célébrant autant sa monumentalité que ses nouveaux espaces d'intimité. Ces interventions stimulent des projets de redéveloppement urbain et contribuent à générer un nouvel esprit de communauté.



CONCLUSION

Le présent PPU a été réalisé de manière à produire une proposition d'aménagement et de développement novatrice pour les aires TOD des gares Ahuntsic et Chabanel, toutes deux au sein de l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville. Suite à un diagnostic exhaustif, il se devait d'allier les différents niveaux d'interventions et les différents partenaires autour de la table. Ainsi, dans un processus participatif et de conception intégrée continue, la planification été présentée à diverses étapes de réalisation à un bureau de projet conseiller composé notamment des acteurs suivants :

- Développement économique de l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville
- Ville centre de Montréal
- Communauté métropolitaine de Montréal [CMM]
- Société de transport de Montréal [STM]
- Autorité régionale de transport métropolitain [ARTM]
- Exo
- Grands propriétaires fonciers

Elle a également fait l'objet de deux grands événements de participation citoyenne, soit : une charrette de co-conception avec les acteurs économiques et communautaires et une soirée participative à laquelle étaient conviés l'ensemble des citoyens.

La planification se traduit en un plan d'aménagement de l'aire PPU élargie, et de plans détaillés de développement pour les secteurs de planification détaillée des Gares Sud et Chabanel.

L'aire du PPU regroupe des secteurs denses, d'autres moins denses, des portions mixtes et d'autres plutôt monofonctionnelles. Le défi est de s'appuyer sur les marqueurs d'identité pour développer une signature qui contribue au sentiment d'appartenance et à la qualité de l'expérience. La stratégie de trame verte jumelée avec un réseau de mobilité et de forme urbaine avant-gardistes permet de réinventer la connectivité dans un design urbain unificateur s'appuyant sur l'image forte de l'historique du textile.

En capitalisant sur le nouveau Réseau Express Vélo et autres réseaux de transports alternatifs, le PPU prévoit de nouvelles connexions vouées à réduire l'effet de barrière, à augmenter la réappropriation des espaces publics et à bâtir un milieu de vie de proximité. Un projet pilote de navette autonome favorise l'arrivée d'une mobilité renouvelée entre les différentes destinations des secteurs morcelés. L'intégration réussie de l'urbanisation et des transports, se traduit par l'intégration de nouvelles fonctions, comme le résidentiel, et démontre une grande sensibilité face aux préoccupations de maintien des lieux d'emplois au cœur de l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville. À long terme, la récupération des terrains résiduels du territoire fera place à des projets porteurs pour ce nouveau quartier urbain, en plus de contribuer à l'accueil de nouveaux résidents.

Une fois le Programme particulier d'urbanisme adopté comme document-cadre de planification, l'Arrondissement pourra entamer le processus d'adoption des règlements de concordance, débutant ainsi la mise en œuvre de la planification. Par la suite, le mécanisme de suivi et l'échéancier liés à la mise en œuvre des interventions tant sur le domaine public que privé, comme indiqué au présent document, dépendront des aléas immobiliers et des budgets annuels de l'Arrondissement et de la Ville de Montréal, en plus des priorités d'interventions des grands partenaires de l'aménagement du territoire. L'implication de la population, des propriétaires, des développeurs, des employeurs et des artistes locaux à l'amélioration du paysage urbain rendra possible la vision d'un quartier identitaire.

Avec la participation financière de :

TOD DES GARES
AHUNTSIC ET CHABANEL

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
(PPU)

L'ATELIER URBAIN
Aménagement et urbanisme

+

HUMÀ DESIGN
+ ARCHITECTURE

ANNEXES

A.1 - Programmation quantitative **87**

A.2 - Boîte à outils **88**

Dispositions réglementaires préliminaires 89

A.1 - PROGRAMMATION QUANTITATIVE DÉTAILLÉE

TOD - Ahuntsic-Chabanel - Programmation quantitative

Données / Secteurs	des Gares Sud			des Gares Nord			Chabanel			Marché central			de L'Acadie			Meilleur Saint-Simon			Sauvé			TOTAL (7 secteurs)		
Superficie du secteur (hectare)	**21,82**	**100%**		**24,23**	**100%**		**47,21**	**100%**		**32,75**	**100%**		**46,60**	**100%**		**15,56**	**100%**		**32,23**	**100%**		220,40	100%	
																						0,00		
Superficie d'espace vert (hectare)	**3,30**	15%		**1,75**	7%		**4,76**	10%		**4,15**	13%		**2,20**	5%		**0,90**	6%		**0,60**	2%		**17,66**	8%	
Superfice des toits et espace vert privatif (hectare)	0,80	4%		1,18	5%		3,00	6%		1,70	5%		1,40	3%		0,55	4%		0,40	1%				
Superficie de résidentiel (hectare)	**8,70**	**39,9%**	**1131**	**13,55**	**55,9%**	**2054**	**2,16**	**4,6%**	**475**	**0,00**	**0,0%**	**0**	**0,00**	**0,0%**	**0**	**4,98**	**32,0%**	**647**	**6,17**	**19,1%**	**555**	**35,56**	**16,1%**	**4862**
Résidentiel (densité faible)	0,00	0,0%	0	2,90	12,0%	174	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	2,90	1,3%	174
Résidentiel (densité moyenne)	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	6,17	19,1%	555	6,17	2,8%	555
Résidentiel (densité forte)	8,70	39,9%	1131	5,15	21,3%	670	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	4,98	32,0%	647	0,00	0,0%	0	18,83	8,5%	2448
Résidentiel (densité très forte)	0,00	0,0%	0	5,50	22,7%	1210	2,16	4,6%	475	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	7,66	3,5%	1685
																						0,00		
Superficie de mixte (hectare)	**2,91**	**13,3%**	**379**	**2,32**	**9,6%**	**302**	**13,30**	**28,2%**	**1648**	**6,89**	**21,0%**	**895**	**5,04**	**10,8%**	**454**	**4,08**	**26,2%**	**530**	**0,00**	**0,0%**	**0**	**34,54**	**15,7%**	**4207**
Mixte (densité faible)	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0
Mixte (densité moyenne)	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	2,03	4,3%	182	0,00	0,0%	0	5,04	10,8%	454	0,00	0,0%	0	0,00	0,0%	0	7,07	3,2%	636
Mixte (densité forte)	2,91	13,3%	379	2,32	9,6%	302	11,27	23,9%	1465	6,89	21,0%	895	0,00	0,0%	0	4,08	26,2%	530	0,00	0,0%	0	27,47	12,5%	3571
																						0		
Nb de logement potentiel total			**1510**			**2355**			**2123**			**895**			**454**			**1178**			**555**	0		**9070**
Logements abordables			302			471			425			179			91			236			111	0		1814
Logements sociaux			302			471			425			179			91			236			111	0		1814
																						0		
Logement à l'hectare/superficie résidentielle			**130,0**			**148,4**			**137,3**			**130,0**			**90,0**			**130,0**			**90,0**			**129,4**
Logement à l'hectare/superficie total			**69**			**97**			**45**			**27**			**10**			**76**			**17**			**41**
Superficie - Pôle d'emploi - commercial (hectare)	**0,73**	**3,3%**		**0,58**	**2,4%**		**13,38**	**28,3%**		**17,04**	**52,0%**		**9,11**	**19,5%**		**2,24**	**14,4%**		**4,32**	**13,4%**		**47,40**	**21,5%**	
Commercial mixte	0,73	3,3%		0,58	2,4%		2,48	5,3%		1,72	5,3%		1,26	2,7%		1,02	6,6%		0,00	0,0%		7,79	3,5%	
Commercial (densité moyenne)	0,00	0,0%		0,00	0,0%		0,00	0,0%		15,32	46,8%		0,00	0,0%		0,00	0,0%		0,00	0,0%		15,32	7,0%	
Commercial (densité forte)	0,00	0,0%		0,00	0,0%		10,90	23,1%		0,00	0,0%		7,85	16,8%		0,00	0,0%		4,32	13,4%		23,07	10,5%	
Commercial (densité très forte)	0,00	0,0%		0,00	0,0%		0,00	0,0%		0,00	0,0%		0,00	0,0%		1,22	7,8%		0,00	0,0%		1,22	0,6%	
Superficie - Pôle d'emploi - industriel (hectare)	**0,00**	**0,0%**		**0,00**	**0,0%**		**3,00**	**6,4%**		**0,00**	**0,0%**		**21,20**	**45,5%**		**0,00**	**0,0%**		**11,00**	**34,1%**		**35,20**	**16,0%**	
Industriel (densité faible)	0,00	0,0%		0,00	0,0%		3,00	6,4%		0,00	0,0%		0,00	0,0%		0,00	0,0%		0,00	0,0%		3,00	1,4%	
Industriel (densité moyenne)	0,00	0,0%		0,00	0,0%		0,00	0,0%		0,00	0,0%		21,20	45,5%		0,00	0,0%		11,00	34,1%		32,20	14,6%	
Superficie d'institutionnel (hectare)	**2,40**	11%		**0,00**	0%		**1,69**	4%		**0,00**	0%		**0,00**	0%		**0,00**	0%		**0,00**	0%		**4,09**	**2%**	
																						0,00		
Superficie dédiée à l'emploi	**3,13**	**3,3%**		**0,58**	**2,4%**		**18,07**	**34,7%**		**17,04**	**52,0%**		**30,31**	**65,0%**		**2,24**	**14,4%**		**15,32**	**47,5%**		**86,69**	**39,3%**	
																						0,00		
Voie publique et infrastructure	**3,78**	17,3%		**6,03**	24,9%		**8,92**	18,9%		**4,67**	14,3%		**9,05**	19,4%		**3,36**	21,6%		**10,14**	31,5%		**45,95**	20,8%	
																						0		

A-2 BOITE À OUTILS

RECOMMANDATIONS RÉGLEMENTAIRES

À la lumière de la planification issue du programme particulier d'urbanisme, voici certaines recommandations quant à l'adoption d'objectifs et de critères en concordance avec le présent document. Celles-ci sont divisées en fonction des différentes parties du règlement d'urbanisme à modifier.

DISPOSITIONS SUR LES PIIA

Objectifs

A.Trame Verte

- Doter les artères structurantes d'aménagements extérieurs de grande qualité et d'une interface adjacente au domaine public contribuant à l'animation et à la convivialité de l'expérience piétonne.

B. Mobilité

- Prévoir des aménagements de terrain de grande qualité au bénéfice des résidents, usagers et visiteurs.

C. Compacité, densité et rentabilité

- Implanter les bâtiments de manière à créer un environnement urbain compact, convivial et à échelle humaine.

D. Communauté

- Doter le quartier d'une image urbaine, verte et raffinée et traiter l'interface adjacente au domaine public de manière à contribuer à l'animation et à la convivialité de l'expérience piétonne.

E. Monumentalité

- Créer, le long des artères structurantes, un environnement urbain de grande qualité par la réalisation de projets d'architecture exemplaires, novateurs, et contribuant à l'identité collective.
- Réaliser des projets d'architecture exemplaires, novateurs et contribuant à l'image et au rayonnement du quartier.
- Faire du développement du quartier une vitrine d'architecture écoresponsable.

Exemples de critères applicables

- Les espaces non construits maximisent la superficie d'espaces verts et de surfaces perméables.
- L'aménagement du terrain prévoit des parcours piétonniers conviviaux et tenant compte du parcours naturel des piétons.
- Une modulation volumétrique, des décrochés ou des détails architecturaux atténuent l'aspect uniforme, rectiligne et monolithique des façades.
- L'implantation du bâtiment maximise l'encadrement des rues et des intersections.
- Dans le cas d'un rez-de-chaussée résidentiel, l'interface adjacente au domaine public est traitée comme un prolongement de l'espace public tout en assurant une transition permettant d'offrir de l'intimité aux résidents et de distinguer les parties du domaine privé et celles du domaine public.
- L'implantation du bâtiment permet de mettre en valeur les perspectives d'intérêt créées par les voies publiques adjacentes.
- L'implantation des bâtiments et l'emplacement prévu des aires de stationnement minimisent le nombre d'entrées de garage sur l'espace public ainsi que le nombre d'entrées charretières sur les trottoirs.
- Toutes les façades visibles d'une rue ou d'un espace public font l'objet d'un traitement architectural de qualité comparable.
- Le traitement architectural du bâtiment témoigne d'une conception novatrice et de l'évolution des courants architecturaux contemporains.
- La composition des façades fait l'objet d'un traitement distinctif notamment au niveau du rythme, des proportions et de l'alignement des ouvertures.

DISPOSITIONS SUR LES PPCMOI

Objectifs

A.Trame Verte

- Conserver, protéger, réintroduire et mettre en valeur les milieux naturels et prévoir leur connectivité.

B. Mobilité

- Assurer la connectivité et la perméabilité de la trame pour favoriser l'écomobilité.

C. Compacité, densité et rentabilité

- Créer des quartiers complets et assurer la densification, la compacité du cadre bâti, et la diversification des fonctions et des typologies résidentielles.
- Revitaliser en priorité les secteurs de planification détaillée.

D. Communauté

- Prévoir des espaces publics de qualité en dimension et nombre suffisants et localisés de manière à offrir une desserte équitable.
- Soutenir une offre diversifiée de logements et accroître le nombre de logements sociaux, familiaux et abordables.

E. Monumentalité

- Adapter le gabarit des bâtiments à l'échelle de la rue et minimiser l'impact des aires de stationnement.

Exemples de critères applicables

- Le projet prévoit des continuités écologiques, en définissant un réseau de corridors naturels autant à l'échelle du projet qu'à l'échelle de la Ville.
- Capacité du projet à participer à la création d'un milieu de vie de qualité, accueillant et sécuritaire pour les familles.
- Le projet assure la continuité du tracé et de la hiérarchisation du réseau de voies de circulation existantes et prévues.
- Les accès aux logements et aux commerces situés au rez-de-chaussée sont directement du niveau de la rue.
- Capacité du projet à consolider la compacité du territoire à distance de marche d'une gare par une densité respectueuse du voisinage, notamment en limitant les vides et les discontinuités par un cadre bâti continu, des bâtiments mitoyens, un faible recul des bâtiments par rapport à la rue, des rues étroites, des aires de stationnement de surface limitée.
- Le projet assure une diversité de types d'habitation dans le secteur afin de favoriser la diversification de l'offre résidentielle sur le territoire.
- Prise en compte de l'offre commerciale à distance de marche du projet afin de maintenir des services de proximité, en particulier dans le cas d'une conversion d'un commerce en habitation et d'un projet de redéveloppement comportant une grande superficie de plancher
- Qualité des composantes culturelles ou sociales du projet.
- Compatibilité des occupations prévues au projet avec le milieu d'insertion.
- Le projet prévoit des espaces dédiés à des usages communautaires.
- L'aménagement d'espaces verts, d'aires d'agrément et placettes connectés aux milieux naturels est favorisé.
- Efficacité du projet à minimiser ses impacts sur l'environnement, notamment sur l'ensoleillement, le vent, le bruit, les émanations, le stationnement et la circulation
- Les espaces semi-publics s'intègrent à la trame de rue et assurent la connexion entre les différentes phases d'un projet.
- Capacité d'un projet à intégrer des mesures favorisant la gestion des eaux pluviales sur le site, le verdissement, la réduction des îlots de chaleur et l'efficacité énergétique du bâtiment.
- Prise en compte de l'entretien et de la durabilité dans la conception du projet, notamment dans le choix des matériaux et des plantations.
- Le gabarit des bâtiments prévus est cohérent avec la largeur et l'importance des voies de circulation existantes ou prévues.
- La composition architecturale d'un bâtiment et sa volumétrie sont contemporaines tout en s'inscrivant dans son contexte caractérisé, notamment par la présence de bâtiments industriels d'une autre époque.
- Prise en compte de la gestion des déchets domestiques dans la conception du projet, afin d'éviter l'encombrement du domaine public et l'entreposage permanent de conteneurs ou de bacs en cour avant.